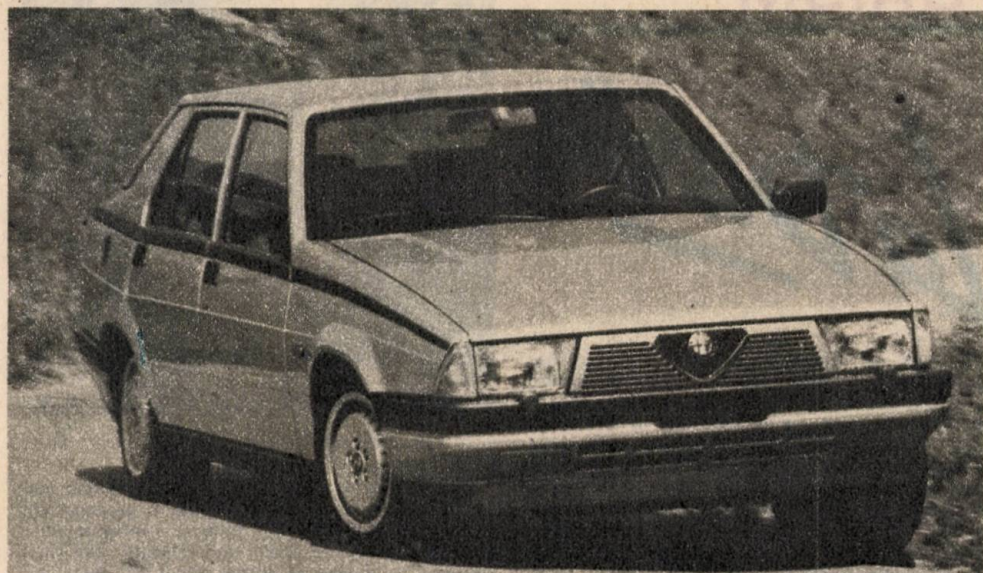
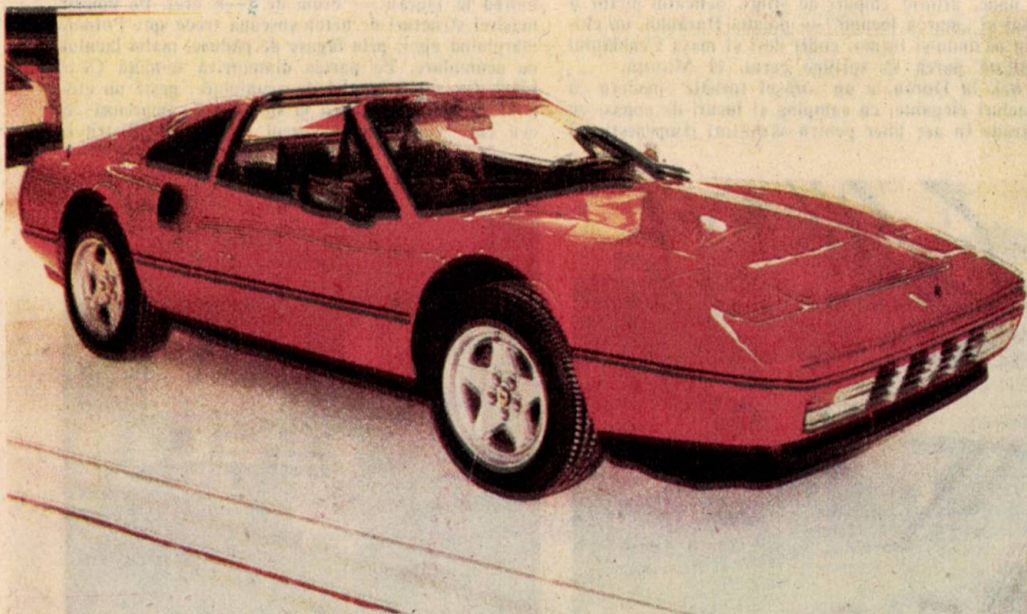




ALFA ROMEO ALFA 75-2,5 — 6V

Motor 2,5 litri, 6 cilindri în V la 60°, alezaj x cursă 88 x 68,3 mm, 2492 cmc, raport de compresie 9:1, 156 CP la 5600 rot/min, (62,6 CP/1), 21,4 kgfm la 4000 rot/min. doi arbori cu came în cap, supape în V, două carburatoare dublu corp orizontale, injecție de benzină Bosch L-Jetronic, răcire cu apă, cutie de viteze cu 5 trepte, făcând bloc cu diferențialul, frîne asistate cu disc pe patru roți. Dimensiuni: ampatament 2,51 m, ecartament 1,37/1,36 m, garda la sol 12 cm, lungime 4,33 m, lățime 1,63 m, înălțime 1,40 m; viteză maximă 210 km/h, accelerație de la 0-100 km/h în 8,2 secunde; consum: 13,4 l/100 km.

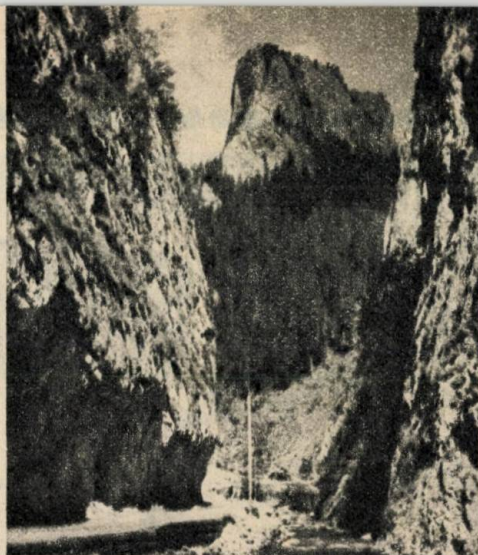


La Durău

Mergeam pe urmele lui Sadoveanu, după ce barajul de la Bicaz fusese construit și lacul de acumulare se întindea la poalele Ceahlăului. Zona era și a rămas dumnezelască. Suflul incântat de icoana locurilor ne strălucea în ochi și natura se culbărea în noi ca un decor de poveste: codrii și ape, șopot de pîrîale, legendare plute coborînd dinspre munte, apusuri și răsărituri admirabile, case țărănești ca niște exponate de muzeu, istorie, impresionante monumente, adunate de Bistrița moldovenească precum niște nestemate într-un căuș de lemn sculptat. Tînuțul acela în care Transilvania se lipește de Moldova cu piatra munților, cu „sistemul venos” al rîurilor, cu haina de codri ce înveșmîntează unul și același trup, este de o frumusețe răscolitoare.

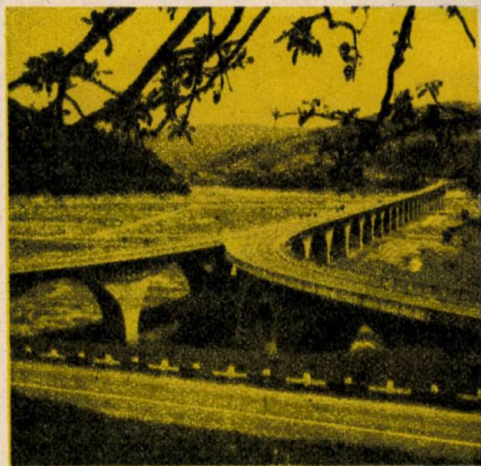
Sîntem la poalele Ceahlăului, la Durău. Cu ani în urmă, după ce coboram dinspre Durulitoarea, se întindea aici o poiană mărginită de-un mic schit și de o casă de odihnă a Academiei — o vilă cu pridvor țărănesc, pierdută între flori. Poiana era galbenă, nu știu ce flori erau, dar semăna toată cu o pictură de Van Gogh. Și în fundal se ridica Ceahlăul cu țăncurile lui Pietroase. Exact ca pe pereții afumați ai schitului Durău zugrăviți de Nicolae Tonitza și unde, printre chipuri de sfinți, delicatul pictor a lăsat și „marca locului” — poiana Durăului, un cioban păzindu-și turma, codri deși și masa Ceahlăului înălțată parcă să sprijine cerul. O Mioriță.

Azi, la Durău, e un „orașel turistic” modern cu hoteluri elegante, cu camping și locuri de popas, cu estrade în aer liber pentru sîrbători cîmpenești, cu



lume care colorează spațiul, venită „să guste” acest loc de frumusețe și legendă.

Durăul este, o să ziceți, o stațiune. Nimic mai adevărat. Dar nu e numai stațiune. E un punct din care pleacă drumuri și vin drumuri. Pentru automobiliști și pedestri. Și pentru unii și pentru alții (mai ales dacă ne gîndim că pentru primii este foarte recomandabil ca, în vacanțe, să folosească în zonele de popas și statutul celorlalți). Durăul e un punct ideal pentru incursiuni în zonă. Să luăm mai înlîi traseele ce pot fi parcurse în automobil. Dinspre Piatra Neamț, cu monumentele, amintirile și frumosul chip al prezentului, șoseaua duce spre Bicaz, pe lîngă vadul Bistriței, cea ieșită din turbinele uzinei electrice. La Bicaz drumul se îndreaptă cu cel dinspre Gheorgheni, Lacul Roșu, Cheile Bicazului, Bicazul Ardelean. Urcă împreună spre coronamentul barajului, spre panorama lacului de acumulare. (De aici se desprinde și poteca ce urcă, pentru cei cu rucsac, dinspre Izvorul Muntelui, peste Ceahlău, coborînd la Durău — drum de 7—8 ore). Pe umerii masivelor structuri de beton șoseaua trece spre Potoci, mîrginind apoi, prin sîgașe de pădure, malul lacului de acumulare. Pe partea dîmpotrivă se naște Ceahlăul. La capul lacului de acumulare, peste un elegant viaduct, șoseaua o ia spre Durău împreună cu cea care vine dinspre cursul superior al Bistriței.



Locul se cheamă Poiana Teiului și e marcat de-o piatră înaltă ce iese din albia Bistriței, un vestigiu de stîncă roasă de ape în profil de sfînx. De aici, pînă la Durău e, cum am zice, o săritură.

Și dacă sîntem la Durău, împrejurimile ne vor chema singure, ca un cîntec de sirenă, pentru o „odisee” de vacanță. Povestea gravitează în jurul Ceahlăului pe cărări pline de farmec, cu prînzuri pregătite din cele purtate în sac, cu slănină friptă la foc de vreascuri, cu gînduri luminate de liniștea suverană a naturii care șterge mirosul de eșapament, urutul tramvaielor, prea familiarele siluete de beton, grija deșteptătorului, înlocuindu-le cu flori, iarbă înaltă, copaci, piraie și cascade, înfățișări stîncoase, oi păscînd în liniște ca acum 3 000 de ani, foșnet de codri și cer parcă zugrăvit cu penelul Merită, nu?

În tăcerea lui, nimbă uneori de clăbucii norilor, Ceahlăul pare un acoperiș de templu vechi. Grecii îl numeau Kogaion și era un fel de Olimp al dacilor din această parte, al tribului carpilelor după numele cărora se chiamă azi munții României. Ciobanii l-au umplut cu legende, intra-afî încît fiecare stîncă își are povestea: Toaca, Stîncă Detunată, Căciula Dorobanțului, dar mai ales Dochia, fiica lui Decebal prefăcută în stană de piatră după lungi peripeții.

Pieptiș, dinspre Durău, ajungem în culmea muntelui de unde lacul de acumulare al Bistriței pare un rîu lat, insinuat între coaste împădurite. Cîteva sate din vechea albie a rîului s-au strămutat mai sus. Peste ce a rămas din ele se întind apele verzui ale

lacului și plutesc povești cu rusallee. Dinspre Poiana Teiului coboară plute. Se unesc în table lungi de sute de metri, care apoi sînt trase pînă la Potoci de remorhere. Aici, lîngă baraj, buștenii sînt încărcăți pe lungi remorci autotractate.

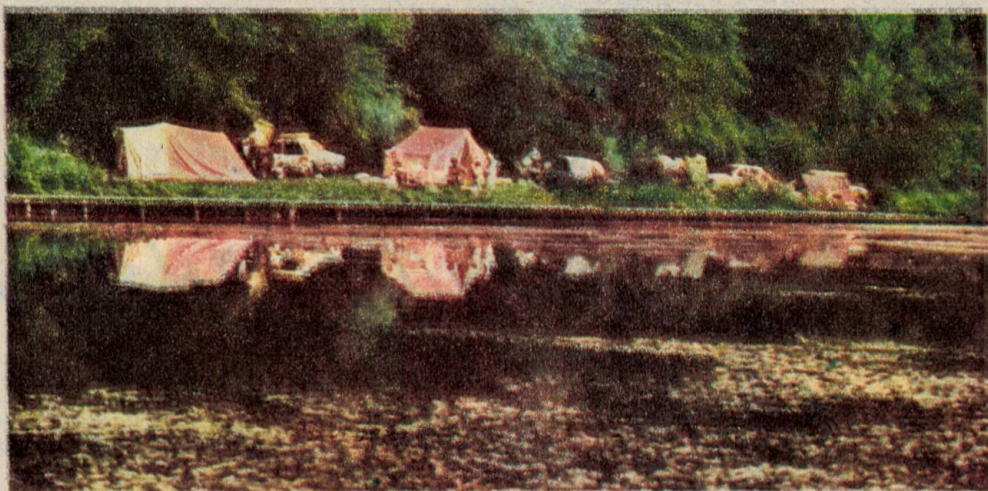
...De pe culmea Ceahlăului, după ce te-ai abătut și la Cascada Duruitoarea ce se prăvale ca un șuvoi de beteală de la 50 de metri într-un scoc netezit de curgere, poți coborî spre baraj. Peisajul de lîngă Duruitoare (nume evident onomatopeic) e luxuriant prin bogata sa vegetație. Soarele pătrunde cîteva ore pe zi; în rest aerosolii rezultați din căderea în două trepte a apei fac ca vegetația din jur să fie mai bogată și de un verde mai dens. Pe scurt, mai prosperă ca oriunde în jur.

Pe toate drumurile frumusețea acestei țări, cîntată de condeie mari, ți se dezvăluie ca o iubire de fecioară, făcîndu-te să trăiești aceleași emoții. Emoții dublate de conștiința că aparții acestor locuri din negură de timp cum mărturisea Argehei în Testament:

„Am luat cenușa morților din vatră
Și am făcut-o Dumnezeu de piatră,
Hotar înalt, cu două lumi la poale,
Păzind în piscul datoriei tale.”

La Durău regăsești în frumusețea vibrantă a tînuțului nu numai măreție, ci și sufletul neamului tău.

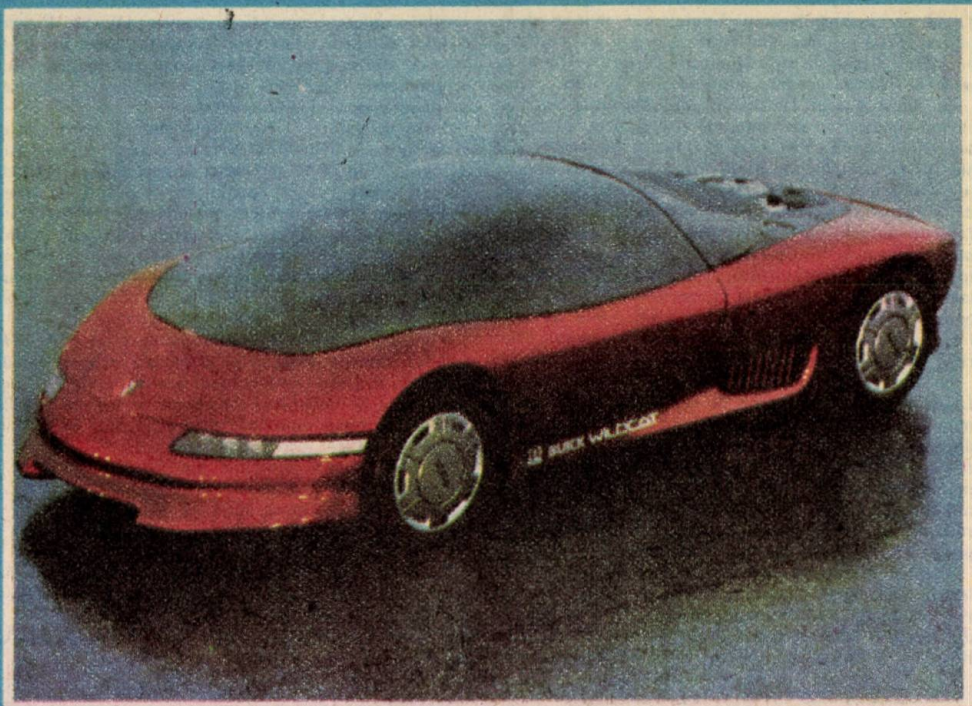
Dorin IANCU



O IMAGINE LA CARE VISĂM

Poate fi la Mogoșoaia, poate fi pe malul Oltului, la Snagov, la Ciucaș, la Cinciș, la Văliug sau Bicaz, la Căldărușani sau Dorohoi, la Firiza sau pe malul Someșului, la fel de bine ca pe malul Mureșului sau al unuia din Crișuri. Poate fi oriunde în țară. Unde a fost surprinsă imaginea, de fapt nici nu contează. Important este că ea corespunde visului de vară, în vacanță sau la sfîrșit de săptămînă, al fiecărui automobilist. Buză de pădure, tăpșan înierbat, mal de apă; și în mijlocul acestor nuanțe de verde — fiecare cu chemările sale — culorile mașinilor, ale corturilor, ale mobilierului de camping și ale zecilor de ustensile pentru sport și „bucătăria de campanie” se inscriu ca însăși veselă a oamenilor.

Fumul albăstrui al grătarelor, izul lor specific, liniștea și zgomotele naturii completează imaginea la care visăm și care — din fericire — la noi în România poate fi oriunde pe o frîntură de drum. Nu trebuie decît să ne pregătim pentru ea și s-o găsim spre a cunoaște și noi bucuria celor surprinși aici de obiectivul fotografic în deplinătatea naturii.



BUICK WILDCAT

*un autoturism
de vis*

Adesea, ziaristii au reproșat producătorilor de automobile din Detroit că „pun vinuri vechi în sticle noi” sau cu alte cuvinte că modelelor existente le modifica caroseriile, nu înainte de a le adapta noilor tehnologii în ceea ce privește mecanica, șasiul și transmisia. Dar faza aceasta a trecut, practica respectivă a fost abandonată, noua generație de tehnicieni și designeri americani a început să construiască vehicule experimentale pentru viitor, vehicule pe care au implantat ultimele inovații, denumite concept-car, asemănătoare celor inițiate

de italieni și japonezi.

Paralel cu prezentarea de către Ford a studiului Ford Probe V, firma Buick a supus atenției publice studiul său „Wildcat”, pe care firma, în orgoliul ei, l-a denumit „una dintre mașinile cele mai neconformiste” pe care am proiectat-o vreodată. În opinia firmei General Motor, acest concept-car va trebui să servească la testarea funcționării diferitelor tehnici orientate spre viitor, care, progresiv, se vor folosi pe modelele ce vor intra în producția de serie.

Motorul lui Wildcat este plasat central, în spatele acoperișului de sticlă, în întregime transparent. Este un V.6 de 3,8 litri, complet modificat, cu cîte doi arbori cu came în cap și cu patru supape pe cilindru, dotat cu un sistem de injecție modificat și perfecționat. Puterea pe care o dezvoltă este în jur de 230 CP la 6000 rot/min. Transmisia se face pe patru roți. Acest sistem 4 x 4 lucrează grație unei antrenări prin lanț, care permite o repartitie centrală a puterii.

Motorul montat longitudinal este aplecat spre spate (tracțiune față inversă). Răcirea este asigurată de două radiatoare legate în serie, care sînt expuse unui flux de aer dirijat. Fiecare radiator este dotat cu un ventilator electric comandat prin termostat.

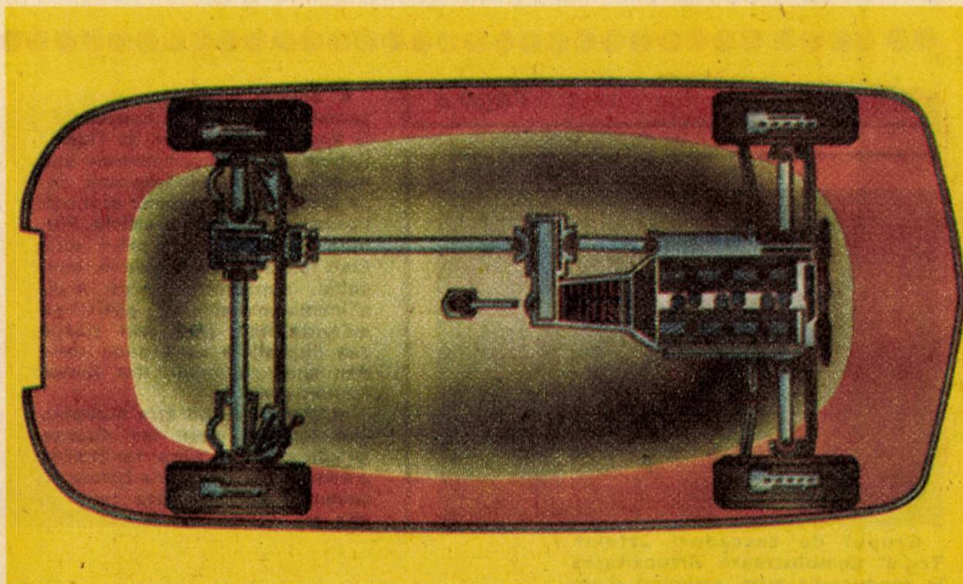
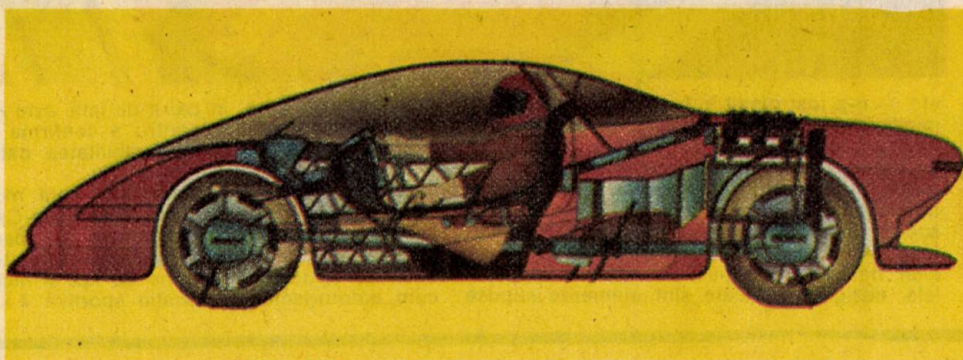
Transmisia este asigurată de o cutie automată cu patru rapoarte cu overdrive, cu comandă manuală, prin apăsarea unui buton. Diferențialele față și spate sînt plasate într-o cutie din aluminiu. Din cauza demultiplicărilor

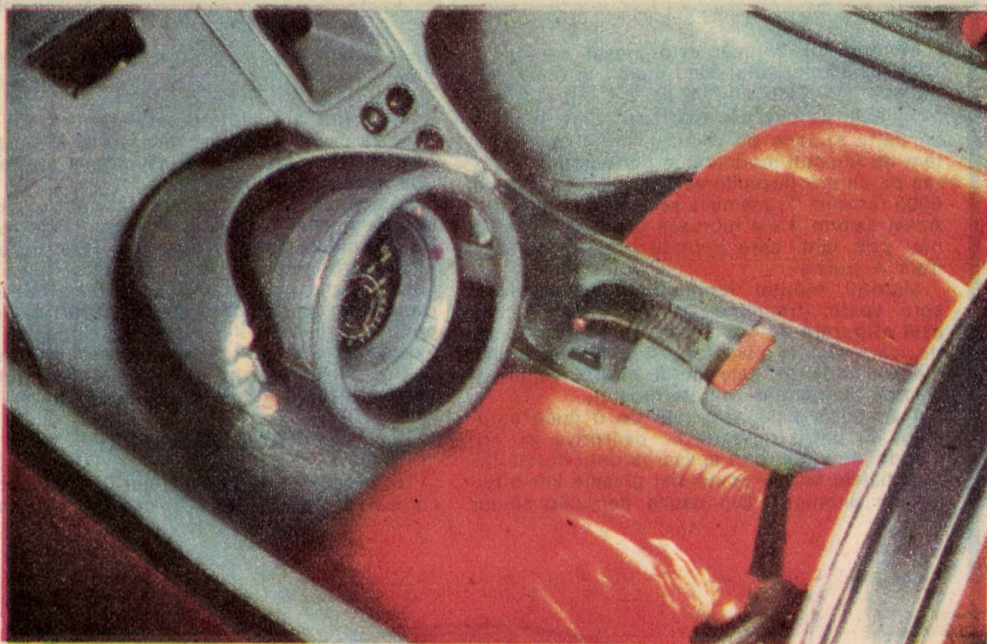
diferite față și spate, și din aceea a formatului diferit al pneurilor, arborii de antrenare se rotesc cu viteze diferite în față și spate, chiar și în linie dreaptă. Puterea este repartizată, din această cauză, 35% pe roțile față și 65% pe roțile spate, ținînd cont, de asemenea, de repartitia greutății vehiculului.

Suspensia roților, concepută pentru modelele de mașini de Grand Prix, cuprinde resorturi elicoidale și amortizoare cu gaze. Forța de amortizare este reglabilă. Podeaua este turnată din mai multe straturi de fibre de sticlă ranforsate cu carbon și din suporturi din oțel, pentru a putea oferi sprijin suspensiei. Nu există nici o legătură continuă asigurată de un cadru de oțel, între puntea față și puntea spate. Rezervorul are capacitatea de 57 litri.

DOAR UN UNICAT

Tot ce compune concept-car-ul „Wildcat” — caroserie, soluții tehnice privind suspensia,





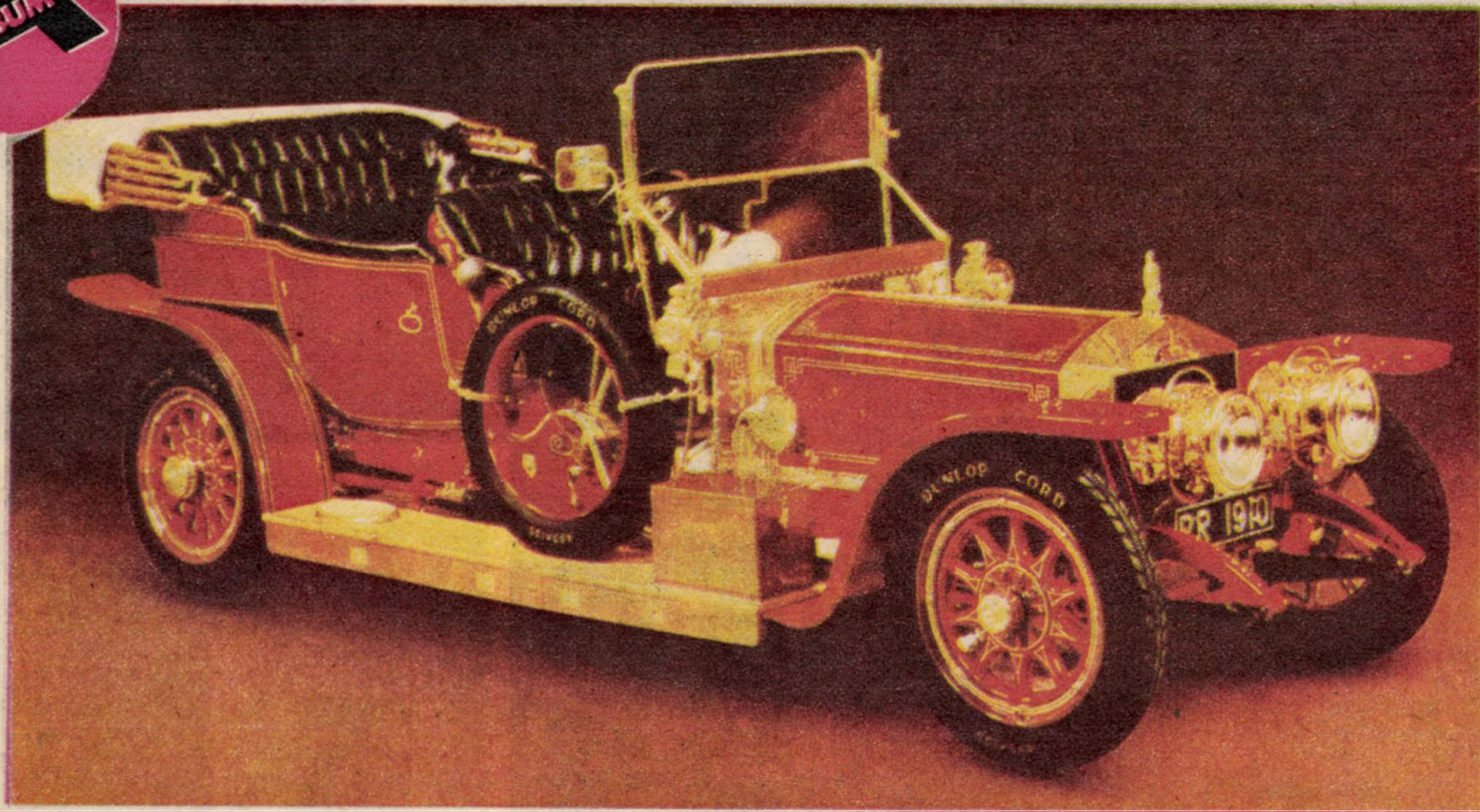
etc. — n-a fost gândit în funcție de o destinație imediată pieței. Astfel, caroseria este turnată dintr-un melanj de grafit și fibre, soluție atât de costisitoare, încât nu este folosită decât pe mașinile de formulă și de curse. Silueta autoturismului, cu aerul ei mai mult exotic decât sportiv, nu poate fi supusă la rigorile demolatoare ale unui crash-test, indispensabil modelelor de serie. Soluțiile, tehnologia, materialele, designul — toate sînt elemente supuse

computerului, care, în cazul de față, este concept-car-ul „Wildcat”, pentru a confirma sau infirma oportunitatea și durabilitatea datelor tehnice de avangardă.

Oricum, subliniază specialiștii, noul model conceput de grupul Buick-Oldsmobile-Cadillac este o îndrăzneată schimbare de „ideologie” tehnică, în viziunea concernului neîntrînd decât construcția de berline de lux și nicidecum autoturisme cu vocație sportivă 4 x 4.

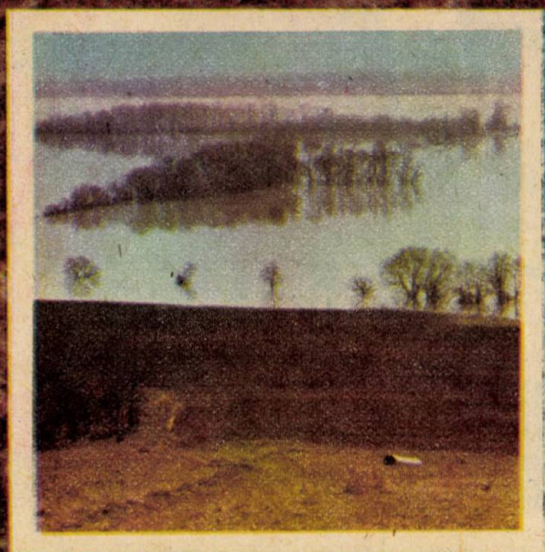


Grupul de cascadori „Holer Togni” demonstrează virtuozitatea în conducerea auto, strunind și un colos de zeci de tone.



Rolls-Royce, model 1910, vândut la licitație de către faimoasa casă engleză Sotheby's. La Monte Carlo, a fost adjudecat pentru incredibila sumă de șase sute de milioane lire italiene, realizând un record absolut pentru un Rolls în Europa.

MUNTII MĂCINULUI



Este desigur o întâmplare ciudată că alături de cea mai tină formă de relief a țării — delta — se înalță, ruinat de vreme, granitul celei mai bătrâne forme de relief de pe teritoriul României: Munții Măcinului.

Acești munți din nordul Dobrogei au rămas în afara drumurilor turistice și sînt prezenți numai în preocupările geologilor și ale geografilor. Timpul care l-a măcinat cu mîgălă l-a îngropat aproape în propriile lor mase de grohotișuri, transformîndu-l într-o enigmatică și malestuoasă ruină naturală.

Farmecul lor aparte, cîștigă mai ales prin ambianța în care se află, pe nedrept vitregită. Pe vremea cînd splindulul arc carpatic nu-și înălțase încă din străfunduri siluetele, pe locul Măcinului se ridicau cutezătoare înălțimi de 4 000—5 000 m constituind singurul uscat din această parte a Europei. Spre vest se întindeau talazurile frămîntate ale unei mări imense.

Acești munți s-au ridicat în Paleozoic, în a doua fază de cutare, cunoscută sub denumirea de fază hercinică, de-o vîrstă cu Munții Pădurea Neagră (Schwartzwald) de unde își adună Dunărea obîrșile.

Situaarea Munților Măcinului în spațiul dintre Delta Dunării și Insula Mare a Brăilei, conferă acestui relict stîncos o severă măreție și orizonturi pline de frumusețe. Nu este un lanț continuu, sînt culmi întrerupte, ici-colo răsărind chiar insular în cîmpia dobrogeană. Culmea principală pornește de lingă orașul Macin, avînd o orientare sud-estică, răsfrîndu-se larg între Insula Mare a Brăilei și complexul lacustru Razelm (Razim).

Culmile nordice ale Măcinului sînt zimțate, avînd o alură impunătoare. Cele de mijloc apar ca un masiv continuu, iar cele din sud au apariții singuratic, răsărind izolat din cîmpia de loess. Înălțimile variază între 200—400 m, fără să depășească 467 m, cît are Tuțuiatul, cel mai înalt vîrf din culmea Pricopanului.

Excursia noastră trebuie să înceapă din Brăila, de pe cheiul portului, de unde poate fi admirată de jos silueta Munților Măcinului. Traversînd Dunărea ajungem în orașul Macin aflat chiar la poalele munților. Pe un promontoriu de deasupra micului port se află ruinele castrului roman Arrubium, ce străjuia acum aproape două milenii fostele hotare ale Imperiului roman din această parte. Mileniile scurse l-au transformat în ruină, așa cum neîndurătorul timp a măcinat cu răbdare falnicii munți ai Dobrogei. Urcușul pe ei pare mai greu chiar decît în redutabili Făgărași. Un vînt puternic domnește pe creastă, sfîcliind cu mărunte fire de nisip stîncile și rulindu-le cu încetul ca o boală păcătoasă.

În deșertul acestui haos de bolovani sfărîmați și stînci, abia dacă îndrăznește să se înfi; ripe verzele cîte unei tufe. Orizonturile în schimb au o desfășurare măreată, Dunărea și Delta apărînd de aici mirifice. Șerpuirea cafenie a bătrînului fluviu purtînd miliarde de tone de aluviuni constructoare se despletește într-un imperiu de vegetație luxuriantă care de aici de sus desfată privirea cu imaginile marii lor întinderi în care viața palpită cu un puls nemaipomenit, consumîndu-și latentele drame ale luptei apelor cu uscatul.

La poalele Pricopanului se află satul Cerna, locul de băstînă al fragilului poet Panait

Cerna, care în scurtă sa trecere prin lume și-a înscris personalitatea în istoria liricii românești.

Masivul Niculiței, cu aspectul său de podiș fragmentat, este sediul unor podgorii și vinuri vestite. Ploile, cerul, stîncă și pămînturile căzute strecoară în bobul strugurilor un dram din flința lor ciudată. Acest masiv este îmbrăcat în păduri de stejar stufos și tei alb, avînd un specific aparte. Cît cuprinzi cu ochii se înșiră tei cu trunchiuri contorsionate amintind zvîrcoliții măsline din sud. Priveliștea lor seamănă bine cu imaginea frămîntatelor pămînturi din care cresc. La început de vară, cînd dau în floare, întînderi întregi plutesc în aerul îmbălsămat de miresmele lor.

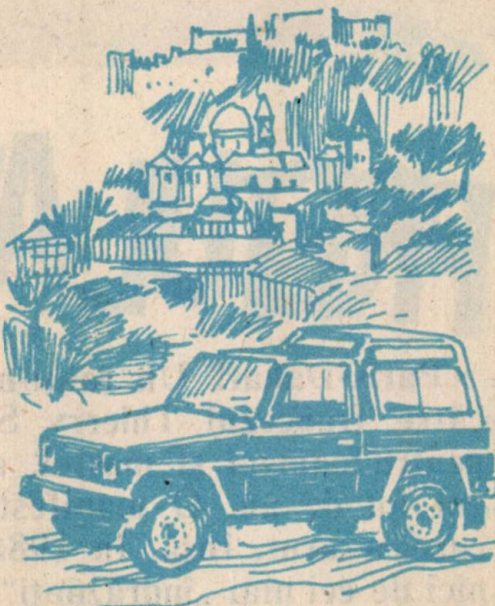
Poalele munților sînt asaltate de livezi în care cresc cireși, cași, piersici și pruni ce-și dau succesiv prinosul roadelor într-o frumoasă desfășurare de culori.

Masivele insulare ale Măcinului sînt risipite peste tot ca niște căpițe enorme. Dintre aceste înălțimi cea mai cunoscută este Dealul Consul, o stîncă gigantică de porfir, greu accesibilă deși are doar 333 m înălțime. Dinspre latura sudică masivul este efectiv inaccesibil.

Grupul munților insulari culminează cu șiragul celor cinci înălțimi denumite **Bestepe** (ceea ce în limba turcă înseamnă **cinci coline**). Parcurgînd cu vaporul întortocheatul braț Sf. Gheorghe, ochii au multă vreme în față chipul mereu schimbător al acestor movile dispuse paralel cu Dunărea. Întruparea stîncoasă a Măcinului se termină cu pietrele pe care apele mării le spală în peninsula Dunavăț și dispore sub albastra unduire a talazurilor revenind la suprafață pentru ultima oară în stîncioasa Insulă a Șerpilor din largul mării.

Martori oboșiți și ruinați. Munții Măcinului sînt oginda în care ochii citesc cu evidență nesfîrșita mișcare a existenței în timp.

Dorin IANCU





PREȚUL AVENTURII

Paris-Dakar! Un raliu-maraton înființat în 1979 de către francezul Thierry Sabine. O încercare uriașă pentru oameni și mașini, ale cărei dificultăți au crescut an de an. O manifestare a iubitorilor de insolit, care a avut, însă, în 1986 un deznodământ nebanuit nici de cei mai „îndrăzneți” autori de pronosticuri.

Ce a dorit, de fapt, Thierry Sabine când a creat această competiție neobișnuită? Pilot de curse cu câteva prezențe la Le Mans, apoi participant la unele temerare traversări ale Africii, Sabine a dorit să adune în jurul său amatorii de aventură și să plece cu ei din capitala Franței până în aceea a Senegalului pe un traseu infernal, măsurând la fiecare ediție în jur de 14 000 kilometri. Ideea a prins încă de la început, maratonul bucurându-se de un imens succes publicitar.

Acest succes se părea că-l va arunca pe Sabine pe panta „show-business”-ului. El a știut însă să reziste tentației, luând din publicitate și din sponsorizare atât cât era nevoie, iar în rest păstrând nealterat caracterul inițial al întreprinderii sale. „Să lăsam omul să se confrunte cu natura, îi placea lui să repete mereu. Omul trebuie să prevaleze asupra mașinii și să-și dovedească inepuizabilele sale resurse în lupta cu greutățile de tot felul...”

În 1986, Raliul Paris-Dakar a măsurat 14 000 de kilometri, cu traversarea Franței, Algeriei, Nigerului, cu treceri prin Mali, Guinea și Mauritania, pentru a se ajunge la sfârșit pe coasta Atlanticului, în Senegal. La această ediție (a opta din istoria maratonului) traseul a fost de o duritate neobișnuită, cu etape zilnice chiar și de câte o mie de kilometri, cu interzicerea aproape totală a balizajelor și a folosirii elicopterelor pentru asistență tehnică. Criticat pentru aceste excese, Sabine a spus: „Știu că navigatorii solitari utilizează pe ocean sistemul orientării prin sateliți. Eu nu doresc să alterez caracterul competiției noastre prin astfel de mijloace tehnice sofisticate. Motocicliștii și automobilii care doresc să ne urmeze trebuie să învețe să-și determine poziția numai cu ajutorul busolei și al soarelui...”

S-a pornit la drum, ca de obicei, în dimineața Anului Nou și s-a ajuns la Dakar cu 22 de zile mai târziu. La startul oficial de la Versailles s-au aliniat 488 de vehicule (292 autoturisme, 124 motociclete, 72 de camioane). În Senegal au ajuns și s-au clasat doar 45 de autoturisme, 27 de motociclete și 9 camioane, deci sub un sfert din caravana ce străbătuse Franța și apoi se îmbarcase la Sète pentru a trece pe țărmul african. Traseul fusese, într-adevăr, infernal, așa cum îl dorise și cum îl definise Thierry Sabine, în cele trei luni de recunoaștere, efectuate în toamna lui 1985, pe „Continentul negru”.

Cine a învins? La autoturisme a învins francezul René Metge, în echipaj cu Dominique Lemoine, pe o mașină Porsche 959, cu tracțiune integrală, special preparată pentru astfel de întreceri. René Metge, care a luat parte la toate edițiile maratonului, obținând trei victorii (1981, 1983 și 1986) s-a numărat printre cele 12 „capete de afiș” ale ultimei întreceri, unul din cei mai puternici adversari și colegi de echipă ai celebrului Jacky Ickx. Pe o anumită porțiune a traseului, belgianul Ickx (40 de ani, două titluri de vicecampion mondial de formula 1, șase victorii la Le Mans) s-a aflat printre fruntașii clasamentului general al raliului. Dar în cea de a treia probă specială, cu prilejul unei manevre pentru evitarea unui motociclist rămas în traseu, el a izbit mașina (tot un Porsche 959) de un bolovan și a distrus radiatorul de apă. Din cauza reparațiilor, Jacky a pierdut mult timp, conducerea în cursă luînd-o și menținînd-o pînă la final René Metge.

La motociclete, comentatorii îi dădau drept

principal favorit pe Gaston Rahier (un alt belgian!), care dispunea de un puternic BMW 980 și care obținuse două victorii consecutive în acest raliu: în 1984 și 1985. Lucrurile au evoluat însă astfel încît Rahier a terminat întrecerea abia pe locul al... 14-lea, iar victoria a revenit francezului Cyril Neveu, participant la toate edițiile anterioare ale maratonului și câștigător a trei dintre ele. Ce factori au fost decisivi în victoria lui Neveu? În primul rînd, vasta experiență a pilotului, apoi noua motocicletă Honda 750 și nu în ultimul rînd... șansa, care l-a ocolit pe Rahier trecînd de partea lui Neveu.

În sfîrșit, în întrecerea camioanelor, primul loc a revenit echipei italiene Vismaro-Minelli, pe un Mercedes Unimog, urmat de cuplurile Heyer-Winkler (Man 14) și Canellas-Ferran (Pegasso 7222).

La Dakar, unde a avut loc premiarea, în prezența unor înalte personalități ale statului senegalez, Thierry Sabine, inițiatorul și conducătorul raliului, a fost absent. El murise cu o săptămîna mai înainte, în seara zilei de 14 ianuarie, pe teritoriul Republicii Mali, în timpul recunoașterilor pentru una din ultimele probe speciale ale raliului.

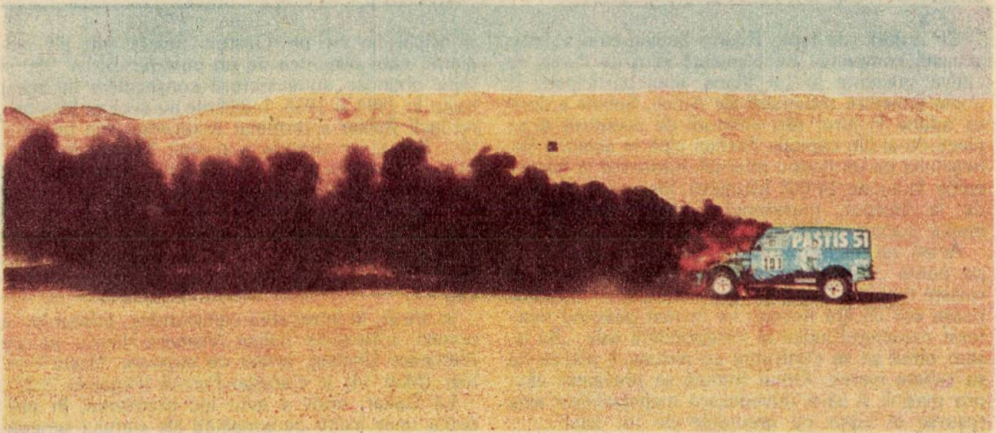
Era pe înserate, caravana competitorilor se lupta cu ultimii kilometri de drum și, ca de obicei în acele locuri, vîntul ridica în aer înalte și dese perdele de nisip. Thierry Sabine, „Saint-Bernardul” competiției, se afla deasupra, la o înălțime de 20-25 m, la bordul elicopterului său „L'Eclureuil” (Veverița), urmărind atent desfășurarea operațiunii. Și, deodată, s-a produs catastrofa. Aparatul s-a lovit de o dună de nisip și s-a făcut tandări. Odată cu Sabine (în vîrstă de 36 de ani), în accident au murit și alți patru tineri aflați la bord: Francois-Xavier Bagnoud, pilotul elicopterului, Jean-Paul Le Fur, radiotelegrafist, Nathalie Odent, ziaristă la publicația franceză „Journal du Dimanche” și cîntărețul Daniel Balavoine, aflat în Africa pentru o acțiune cu scop umanitar și invitat de Sabine pentru a asista la desfășurarea raliului în ultima lui parte...

Întreruptă din cauza accidentului pentru o zi, cea de a opta ediție a Raliului Paris-Dakar a continuat pînă la capăt, cu traseul nițel modificat. Fostii colaboratori ai lui Sabine, în frunte cu Patrick Verdoy, au găsit de cuviință că nu trebuie să abandoneze lupta, aceasta fiind supremul lor omagiu adus memoriei celor dispăruți.

Raliul n-a fost scutit de sacrificii nici după aceea. În ultima probă specială, Sali-Portudal-Dakar, italianul Gian Paolo Marinoni, care pilota o motocicletă Cagiva, a căzut la mare viteză și a murit după câteva ore la spital, în urma unei hemoragii interne. Marinoni a ridicat la șapte cifra victimelor acestui raliu, prima victimă fiind motociclistul japonez Yasuo Kaneko, mort pe teritoriul francez într-un accident de circulație.

Pînă unde trebuie duse limitele aventurii? Și ce preț trebuie plătit pentru ea? Aplaudată de unii, acțiunea inițiată de Thierry Sabine a fost aspru criticată de alții. Mai ales că ea a însemnat, după părerea acestora din urmă, nu numai o competiție dură în cel mai deplin sens al cuvîntului, ci și o însemnată afacere publicitară, o exhibiție a lumii moderne, bogată și amatoare de insolit, în fața unor popoare din Africa ce se zbat într-o cruntă sărăcie.

Așadar, merita continuat acest raliu-maraton? Colaboratorii lui Sabine, precum și unii din cei mai



● René Metge (Porsche 959)
în drum spre victorie.

● Mașina lui Henri Pescarolo
în flăcări. Situație inedită pentru
cunoscutul pilot francez.

● Un traseu cu nisip, dar și cu
pietre, o probă dură chiar și
pentru mașinile „de teren”.

valoroși concurenți au declarat că merită și că ei vor face tot ce le stă în puteri pentru a-l perpetua. „Competiția noastră a fost și trebuie să rămână – a afirmat René Metge – nu o sfidare a populațiilor africane, care ne-au primit întotdeauna, cu atîta prietenie, pe teritoriile lor, ci încă un mijloc de a atrage atenția lumii moderne asupra condițiilor în care trăiesc aceste populații. Este o aventură acest raliu? Este! Dar o aventură în care omul este pus față în față nu numai cu natura neiertătoare, ci și față în față cu propria lui conștiință”.

Dumitru ȘOMUZ



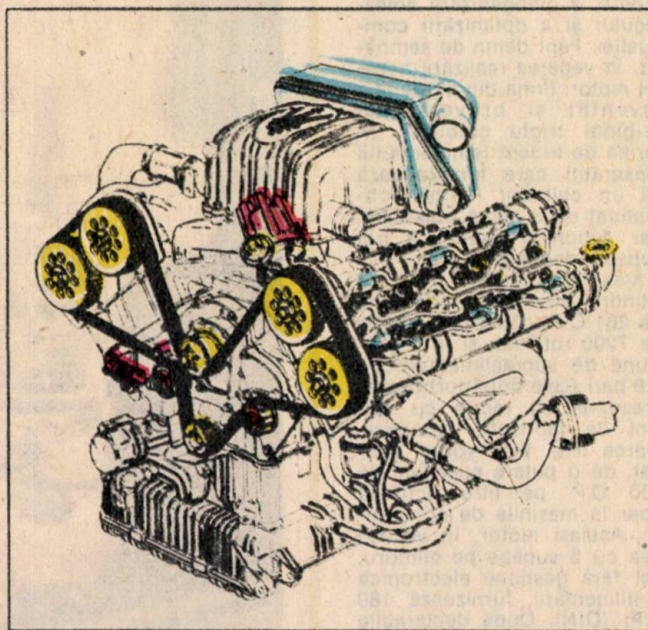
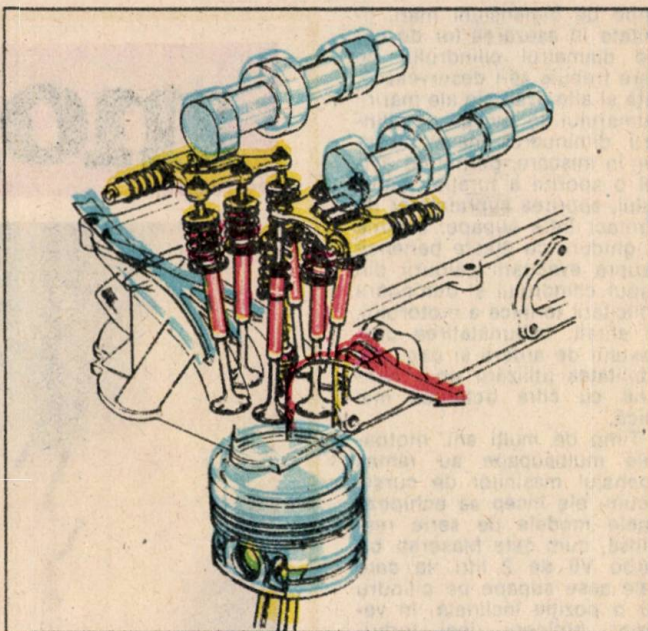
6

SUPAPE PE CILINDRU

Ameliorarea randamentului de umplere a cilindrilor a fost (încă de la începutul secolului) și a rămas (pînă astăzi) una din obsesiile proiectanților și constructorilor de motoare de automobile. Cum să obții o asemenea ameliorare? Căile pe care s-a mers și se merge sînt două: 1. supraalimentarea forțată prin utilizarea compresoarelor sau turbocompresoarelor; 2. mărirea secțiunilor de intrare a amestecului carburant în cilindri și a secțiunilor de evacuare în atmosferă a gazelor rezultate din ardere.

În privința celui de al doilea procedeu s-a început, după cum se știe, cu două supape pe cilindru (una de admisie și alta de evacuare), pentru a se trece apoi la trei și chiar la patru supape pe cilindru. Mai mult, spre sfîrșitul anului 1985, cunoscuta firmă Maserati, din Modena (Italia) a prezentat un motor V6 de 1996 cmc, biturbo, care dispune de cîte... 6 supape pe cilindru. Este vorba, de fapt, de motorul lansat în 1981, din care au derivat, în decursul anilor, cîteva variante de cilindri mai mari și care acum este „coafat” cu două chiu-lase speciale, cu un total de 36 supape așezate în cerc, în grupuri de cîte 6 pentru fiecare cilindru, cu bujiile în mijlocul fiecărui cerc.

Nu este de mirare că un astfel de procedeu, destul de pretentios de pus în practică, a apărut tocmai la Maserati. Firma din Modena, înființată în 1914 de către frații Mase-



rati, dar ajunsă acum în mîna lui De Tomaso, care a salvat-o de la faliment, a încercat întotdeauna să se țină în fruntea progresului tehnic, printre realizările ei din ultima vreme numărîndu-se echiparea unor modele de catalog (evident, foarte scumpe) cu instalație de su-

praalimentare biturbo și cu diferențiale autoblocabile cu angrenaj elicoidal (Glean-son).

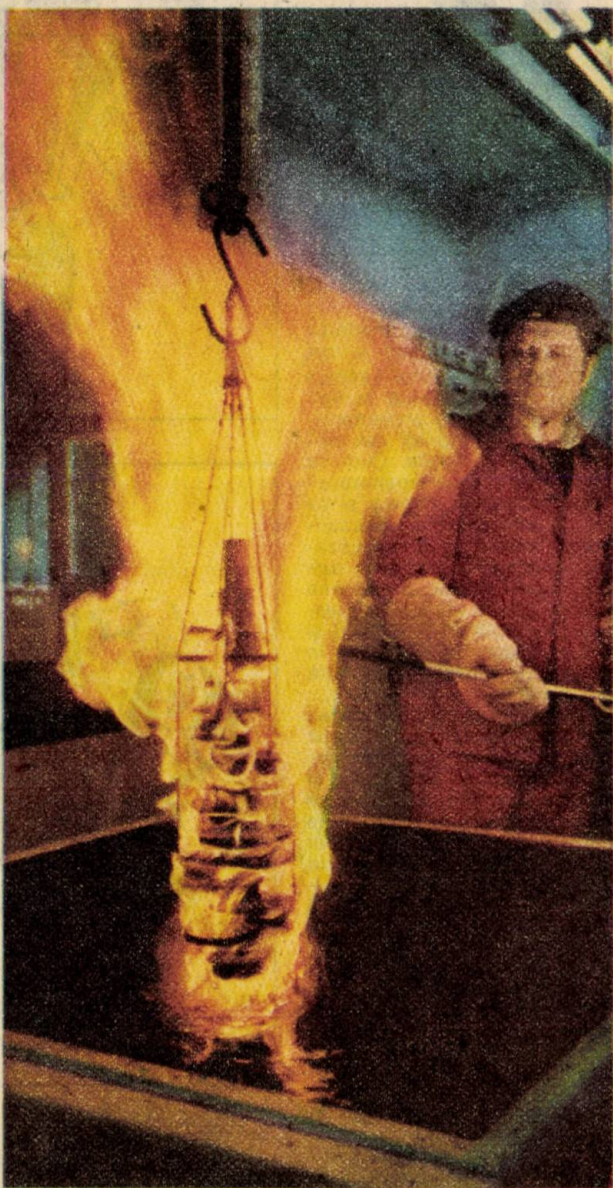
De ce 6 supape pe cilindru? Pentru că mai multe supape mici dau, împreună, o suprafață de admisie și evacuare superioară aceleia pe care o pot da doar două su-

pape de dimensiuni mari, limitate în așezarea lor de către diametrul cilindrului pe care trebuie să-l deservască. Iată și alte avantaje ale măririi numărului de supape pe cilindru: diminuarea masei pieselor în mișcare, permițând astfel o sporire a turației motorului; sporirea suprafețelor de contact între supape, scaune și ghiduri, cu efecte benefice asupra evacuării căldurii din capul cilindrului și diminuării solicitării termice a motorului; în sfârșit, îmbunătățirea procesului de ardere și deci posibilitatea utilizării unor benzină cu cifră octanică mai mică.

Ținând de mulți ani, motoarele multisupape au rămas apanajul mașinilor de curse. Acum, ele încep să echipeze unele modele de serie restrînsă, cum este Maserati biturbo V6 de 2 litri, la care cele șase supape pe cilindru au o poziție înclinată, în vederea obținerii unei turbulențe controlate în camera de ardere, a omogenizării amestecului și a optimizării combustiei. Fapt demn de semnalat, în vederea realizării acestui motor, firma din Modena a inventat și brevetat un original triplu culbutor, în formă de trident (emblemă lui Maserati) care funcționează ca un culbutor normal, comandat de o camă obișnuită, dar acționind asupra a trei supape deodată.

Maserati biturbo „6.36” (6 cilindri, 36 supape) dispune de 261 C.P. (DIN) la o turație de 7200 rot/min și la o presiune de supraalimentare de 0,8 bari (cele două turbocompresoare, cu răcire cu apă sînt de fabricație japoneză, marca IHI). Este vorba, așadar, de o putere specifică de 130 C.P. pe litru, înfrîntă doar la mașinile de competiție. Același motor, în versiunea cu 3 supape pe cilindru, dar fără gestiune electronică a alimentării, furnizează 180 C.P. (DIN). După declarațiile firmei, noul biturbo ar urma să intre în fabricație de serie peste puțină vreme, fiind plasat pe un coupe cu pretenții sportive (D. Lazăr).

mozaic



Imaginea este luată în laboratoarele-atelier de la Weisach (R.F.G.), unde se pregătesc oficial pentru curse gen CANAM, piesele principale ale vehiculelor. În imagine: călirea unui arbore cotit!



Soferii pakistanezi se întrec în a-și decora mașinile cu cele mai originale și năstrușnice imagini — peisaje de vis, ornamente florale, citate din Coran și, nu o dată, chiar cu invective la adresa partenerilor incomozi de trafic.



Omnibuzul sau autobuzul cu două nivele este popular în multe centre urbane — pe șoselele muntoase ale Ecuadorului sau pe străzile orașelor Asiei de sud-est.

Modelul Leyland Atlantean cu o capacitate de 100 locuri, se află în circulație în Singapore, având motorul de tip Diesel montat la spate, ferind conducătorul de prea mult zgomot și căldură, avantaj important în țări cu climă ridicată.

BMW 325 i

Motor 6 cilindri în linie montat longitudinal dea
supra punții față, înclinat spre dreapta, 2494 cmc.
171 C/P (DIN) la 5800 rot/min, alezaj x cursă 84x75 mm, cuplu maxim
23 kgfm la 4000 rot/min, raport de compresie
9,7:1, injecție electronică Bosch ME Motronic, cu
dispozitiv automat de pornire la rece, supape în
cap în V, comandate de către un arbore cu came
în cap, antrenat de curea dințată. Frână cu două
circuite independente, față/spate, cu disc la toate
roțile, iar cele din față ventilate. Dimensiuni: lun-
gime 4,32 m, lățime 1,64 m, înălțime 1,38 m, an-
parament 2,57 m, ecartament 1,40/1,41 m. Viteză
maximă 215 km/h, accelerație 1 000 metri cu ple-
care de pe loc în 29 secunde, consum economic: 8
l/100 km.



TURISM

CETATEA NEAMȚULUI

Frumusețea plajurilor moldovene stăruie în
mintea oricărui călător. Vesnicia le-a făcut loc
în scrierile marelui Sadoveanu umplute de un
farmec șagalinic, în sculpturile îndrăgostite ale
copilului Eminescu alergând prin păduri să-și
odihnească dorul lângă piraie, în impresiile cu
sunet unduitor ale lui Enescu, zugrăvind parca
chipul dealurilor bălane, al codrilor semeți și
al munților ce străjuiesc zburda împede a zeci
și zeci de ape. Paginile păstrează geniul sfătos
al oamenilor, curajul lor și demnitatea unui
trecut istoric de nesecată faimă.

Pașii care ne poartă spre ținutul Neamțului
ne conduc și la o ruină de cetate. Am mai fost
parcă pe aici, odată cu paginile neobositului
drumeț Hogaș și dacă ni le amintim recunoaș-
tem locurile. Șoseaua dinspre Piatra Neamț
urmărește spina dealurilor până la Crăcă-
uani și ne înfățișează privelistea albăstrie a
munților din fundal. Coborînd apoi spre cul-
mile învelite de brazi, dealurile sfîrșesc lângă o
înălțime căreia oamenii locului i-au zis Pleșul.
Pe vârful ei odihnesc în soare ruinele Cetății
Neamțului, într-o tăcută și cenușie dirzenie.
La poalele dealului Ozana cea lenesă și argin-
tie, udînd Humuleștii lui Creangă, ne aduce
cu zîmbet în coțul buzei odată cu revederea
unor fragmente din genialele amintiri din co-
pilărie ale mucalitului dascăl. Și mintea reve-
de imagini, evocări petrecute chiar la poalele ce-
tății. Veche de aproape șase secole, zidirea a
preocupat mulți istorici și arheologi. Urîșul
de piatră de pe vârful Pleșului, dezvoltat pe te-
melia unor mici fortificații ale tirgoveților din
Neamț, a cerut pentru împlinirea ei o muncă
de proporții care la acea vreme nu putea fi
făcută decît de către domnia statului moldo-
vean aflat în plină consolidare. De altfel, ase-
mănarea construcției cu cea a cetății Suceava
și a altor cetăți moldovenești este grăitoare.
Ea a fost înălțată în secolul al XIV-lea, sub Pe-
tru I Mușat, cum o confirmă și monedele bă-
tute în timpul domniei sale și găsite, jos, în
cele mai vechi niveluri ale cetății.

De la înălțarea lor zidurile s-au împletit
strîns cu întreaga istorie a Moldovei devenind
legendară. Luminoase pagini le leagă de do-
minia lui Ștefan cel Mare. El a fost cel care a
creat în Moldova un puternic sistem de fortifi-
cații adaptate tehnicilor de luptă a vremii, și
care a condus pe un făgăș glorios timp de 47
de ani istoria micii țări de la gurile Dunării.



Victoria de răsunet european din 1475 de la Vaslui a fost repurtată de Ștefan asupra Porții cu o armată de patru ori mai mică decât cea a beyului Soliman.

În ciuda potrivnicilor, zidurile au rezistat vrînd parcă să-și dovedească trăinicia. După trei veacuri de la ridicarea lor le găsim rezistînd atacului armatei lui Ioan Sobieski, în 1691, care pentru a o cucerii a fost obligat să uzeze de tunuri. Povestirea **Sobieski și plăieșii**, leșită din cutele memoriei anilor noștri de tinerețe, ne readuce în minte, odată cu vitejia celor nouă apărători ai cetății de atunci și pe care regele leah îi crezuse o armată, toată mărșă Cetății Neamțului.

Treptat, zidirea s-a transformat însă în ruină. Vremea și nepăsarea au mușcat piatra și mortarul cu colți nemiloși. Așa au găsit-o călătorii străini din veacul al XIX-lea, dintre care Michel Bouquet ne-a lăsat, pe o stampă, imaginea ei. Așa au găsit-o și entuziaștii veacului. Asachi și Hrisoverghi, care meditănd în fața umbrelor trecutului au așternut versuri pline de patos „măririi lor strămoșesti”. Așa le-au găsit și oficialitățile, care se emoționau declarîndu-le monument istoric, dar care au lăsat totuși în paragină glorioasă amintire de piatră.

Munca de consolidare și restaurare a monumentului a fost făcută în anii din urmă. Și continuă.

Drumul ne duce pînă în șanțul de apărare al Cetății. De aici, pe lînga cei 9 piloni înalți de 10 metri (care susțineau podul spre poarta cetății) zidirea ne apare cu toată masivitatea ei. Din pereții înalți încă pe alocuri de 20 de metri, pe care un nolan de ierburi și verdeață caută să le îndulcească austeritatea, deducem tăria fortificației. Zidurile exterioare de lînga șanțul de apărare au rămas scunde, cufundate în moloz. Puternice, cîndva ele sprijineau terasa crenelată a curții exterioare ce se întînea lînga poarta principală prin care intra drumul venit pe puntea de peste piloni. În spatele acestor ziduri se ridică, dominînd întregul tablou, zidirea fortului central avînd turnuri de colț și 14 contraforți puternici. Din nolanul de ziduri groase de 3 m., ridicate din piatră și mortar, ochii pot recompuce alura vechiului monument.

Patrulerul regulat, care este o caracteristică a planului tuturor cetăților moldovene, e prezent și aici. Este planul firesc al cetăților de cîmpie, fără mijloace naturale de apărare și expuse din toate părțile. Moldovenii au adaptat însă acest model și pentru cetățile construite pe dealuri, cu scopul de a dubla avantajul pavezilor naturale oferite de teren. Construită cu grijă, avînd ziduri de o excepțională trîinicie, Cetatea Neamțului s-a dovedit a fi, pentru vremea veacurilor XIV-XV, o fortăreață inexpugnabilă.

În contrast cu masivitatea și grosimea zidurilor exterioare, cele ale clădirilor din incintă trădează grija evidentă pentru comoditate și chiar pentru fastul celor care au trăit aici. Multe amănunte: console, ancadrame de uși, bolți, urme de sculpturi în piatră sau obiecte de ceramică smălțuită, dovedesc preocuparea pentru artă și bunul gust al decorației interioare. Toate datează din vremea domniei lui Ștefan cel Mare și sînt martore ale unor rastimpuri de liniste, puține, cite l-au fost îngăduite acestui neam de-a lungul timpului.

Marius CRETU





SISTEM DE AUTOBLOCARE PARȚIALĂ A DIFERENȚIALULUI

Autoturismul Lada-Niva, prezentat de multe ori în revista noastră, este dotat și pregătit de către constructorii săi în vederea parcurgerii cu ușurință a obstacolelor întâlnite pe drumurile neconvenționale. Dintre dotările de bază ale acestui autoturism se detașează, în mod evident, transmisia de o construcție specială, cu ambele punți motoare, antrenate în mod continuu de motor prin intermediul unui diferențial interaxial. Datorită calităților sale (robustețe și comportare bună în teren greu) Lada-Niva, de la apariție și pînă în prezent, a fost și este unul dintre cele mai vândute autoturisme de teren din țările Europei.

Pentru îmbunătățirea continuă a calităților acestui autoturism, importatorii vest-germani au apelat la ajutorul unei firme specializate și și-au dotat exemplarele oferite spre vânzare clienților pasionați cu diferențiale autoblocabile. Cunoscut sub indicativul „ZF”, noul dife-

rențial cu autoblocare parțială conferă autoturismului Lada o capacitate sporită de rulare în teren moale sau lunecos.

Procentul de blocare a diferențialului se calculează în funcție de performanțele prevăzute a fi obținute de autoturismul respectiv. Dacă o blocare de 100% înseamnă, practic, eliminarea diferențialului, atunci se poate înțelege că o blocare limitată la 25% conferă o soluție echilibrată pentru toate categoriile de drumuri. După mai multe încercări, constructorul vest-german „ZF” a ales pentru Lada-Niva soluția montării de diferențiale autoblocabile în proporție de 25%, pentru ambele punți motoare.

Analizînd „rețeta” adoptată de „ZF” pentru Lada, se poate pune întrebarea: de ce a fost preferat diferențialul cu autoblocare parțială celui cu blocare totală comandată manual? S-a ales soluția diferențialului autoblocabil parțial din următoarele motive:

- autoturismul Lada-Niva beneficiază de tracțiune integrală permanentă. Nu există posibilitatea decuplării sau cuplării uneia din punți după condițiile din teren;

- suspensia independentă a punții față favorizează un contact aproape continuu al roților cu solul, situație în care existența unui diferențial blocat complet ar duce la ruperea aderenței și la instabilitatea generală a autoturismului;

- soluția diferențialului autoblocabil garantează o funcționare de durată a întregului ansamblu, cu condiția utilizării pentru lubrifiere a uleiurilor special produse în acest scop.

Fig. 1

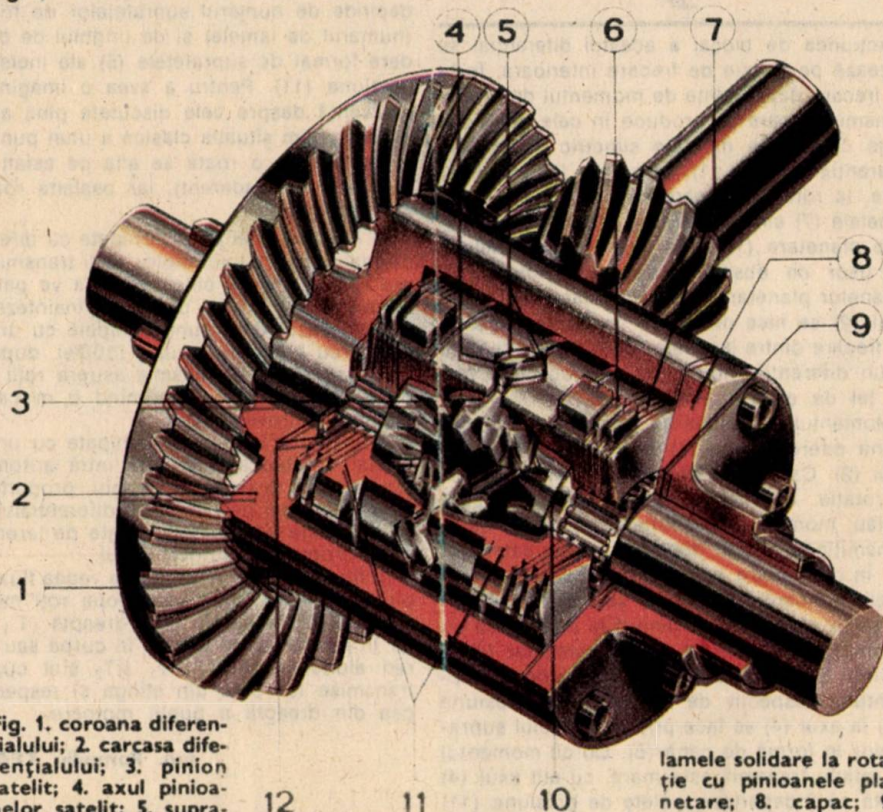


Fig. 1. coroana diferențialului; 2. carcasa diferențialului; 3. pinion satelit; 4. axul pinioanelor satelit; 5. suprafață sub formă de pană ale inelelor de presiune; 6. lamele solidare la rotație cu carcasa diferențialului; 7.

lamele solidare la rotație cu pinioanele planetare; 8. capac; 9. șaibe de presiune; 10. pinion planetar; 11. inele de presiune; 12. arc diafragmă.

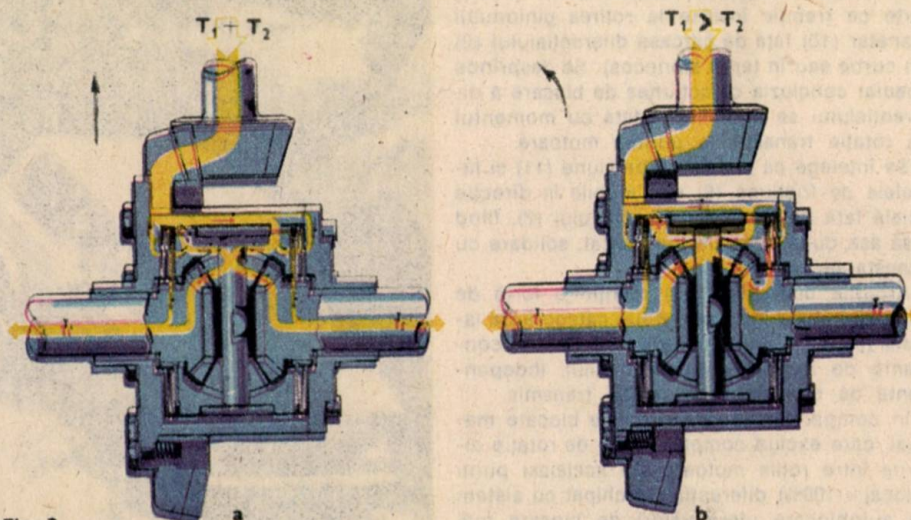


Fig. 2

Funcționarea diferențialului cu autoblocare „ZF”

Acțiunea de blocaj a acestui diferențial se bazează pe forțele de frecare interioară, forțe de frecare dependente de momentul de rotație transmis și care se produce în cele două cuplaje cu lamele montate simetric în carcasa diferențialului (fig. 1). Lamelele (6) sînt solidare, la rotație, cu carcasa diferențialului, iar lamelele (7) sînt solidare, la rotație, cu pinioanele planetare (10) prin intermediul canelurilor ușor de observat în desen. Rotirea pinioanelor planetare față de carcasa diferențialului (2) se face numai cu învingerea forțelor de frecare dintre lamelele (6) și (7), rotire care la un diferențial normal se produce fără nici un fel de efort suplimentar.

Momentul de rotație se transmite de la coroana diferențialului (1) la carcasa diferențialului (2). Carcasa diferențialului este solidară, la rotație, cu inelele de presiune (11) care preiau momentul de rotație de la carcasă, transmițîndu-l mai departe axului sateliților (4). În continuare, prin intermediul pinioanelor sateliți momentul de rotație se transmite la pinioanele planetare. Revenind la încărcarea cu momentul de rotație a axului sateliților (4) și privind desenul, vedem că transmiterea momentului respectiv de la inelele de presiune (11) la axul (4) se face prin intermediul suprafețelor în formă de pană (5). Cu cît momentul de rotație transmis este mare, cu atît axul (4) caută să îndepărteze inelele de presiune (11) prin apăsare pe suprafețele (5). Forța astfel apărută, care apasă axial asupra inelelor (11) amplifică forțele de apăsare în direcție axială dintre lamelele de fricțiune (6) și (7). În acest mod cresc și forțele de frecare dintre lamele, forțe ce trebuie învinse la rotirea pinionului planetar (10) față de carcasa diferențialului (2) (în curbe sau în teren alunecos). Se desprinde imediat concluzia că acțiunea de blocare a diferențialului se amplifică odată cu momentul de rotație transmis la puntea motoare.

Se înțelege că inelele de presiune (11) și lamelele de fricțiune (6) sînt mobile în direcție axială față de carcasa diferențialului (2), fiind însă așa după cum am mai arătat, solidare cu aceasta la rotație.

Arcurile diafragmă (12) mențin o forță de apăsare inițială între cele două categorii de lamele (6) și (7), dînd naștere unei acțiuni constante de blocare a diferențialului, independentă de momentul de rotație transmis.

În comparație cu diferențialele blocate manual, care exclud complet viteze de rotație diferite între roțile motoare ale aceleiași punți (blocaj = 100%) diferențialul echipat cu sistem de autoblocare oferă valori de blocare mai scăzute, care pot varia între 25% și 75%, în

funcție de scopurile de utilizare a autovehiculului. Mărimea valorii de blocare (procentului) depinde de numărul suprafețelor de fricțiune (numărul de lamele) și de unghiul de deschidere format de suprafețele (5) ale inelelor de presiune (11). Pentru a avea o imagine mai elocventă despre cele discutate pînă aici, să ne imaginăm situația clasică a unei punți motoare la care o roată se află pe asfalt curat (sau alt teren aderent), iar cealaltă roată se află pe polei:

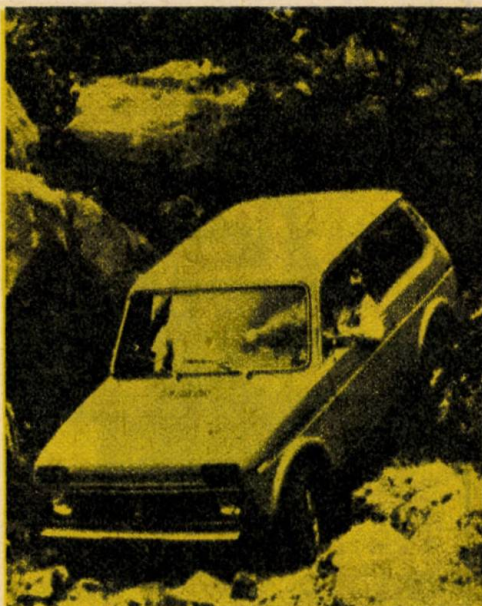
a) în cazul unei punți echipate cu diferențial normal, întreg cuplul motor va fi transmis asupra roții aflate pe polei, aceasta va patina și autovehiculul nu va putea să înainteze;

b) în cazul unei punți echipate cu un diferențial cu blocare manuală (100%), după blocare, cuplul va fi transmis asupra roții aflate pe terenul aderent, imprimînd o mișcare de înaintare autovehiculului;

c) în cazul unei punți echipate cu un diferențial autoblocabil, acesta intră automat în funcțiune și o parte din cuplu, proporțională cu capacitatea de blocare a diferențialului, se va transmite asupra roții, aflate pe teren aderent, propulsînd autovehiculul.

În fig. 2 poziția (a) se poate vedea fluxul cuplului transmis către cele două roți motoare ($T_1 + T_2$) la mersul în linie dreaptă ($T_1 = T_2$), iar în poziția (b) la mersul în curbă sau în teren alunecos ($T_1 > T_2$). T_1 și T_2 sînt cuplurile transmise la roata din stînga și respectiv la cea din dreapta a punții motoare.

ing. Pompiliu TEODOR



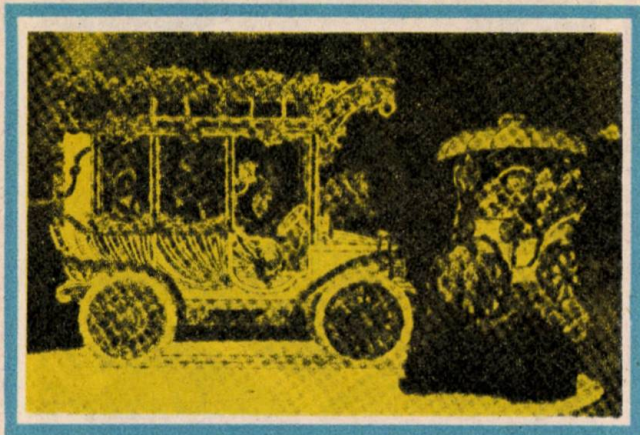
AUTOMOBILUL ÎN... BIBLIOTECĂ

Aceste rare litografii sînt o parte din colecția bibliotecii „Istoria automobilului” din Detroit (bibliotecă publică). Cele mai multe sînt realizate de artiști francezi între anii 1904 și 1912.

Entuziaștii automobilului au un prieten în Detroit în persoana lui James Bradley, organizatorul colecției de artă a istoriei automobilului — colecție socotită drept cea mai mare din lume.

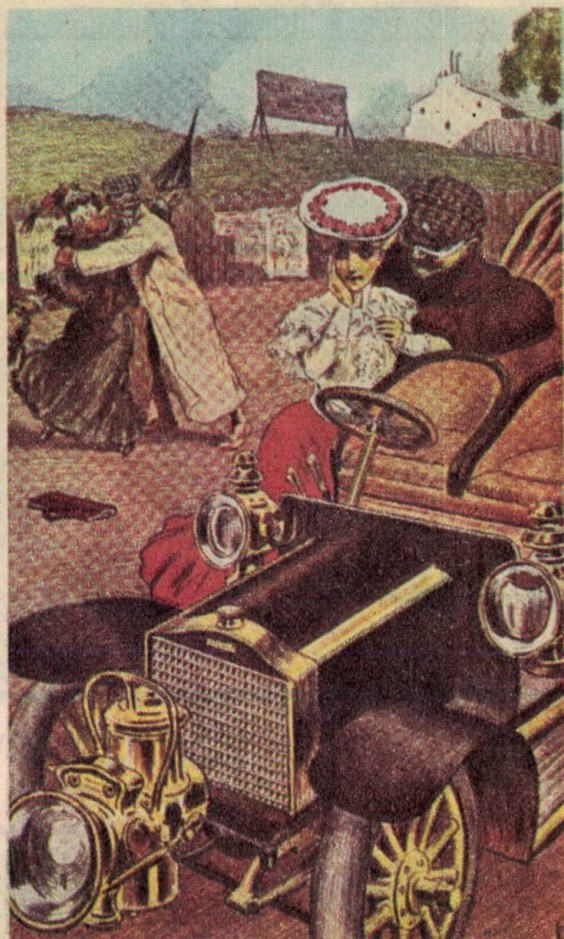
Bradley și asistentul său, George Risley răspund la cîteva sute de solicitări pe an privitoare la restaurări de automobile vechi, la istoria cît mai exactă a unor patente, furnizează date pentru scenariu, filme de publicitate și elemente necesare agențiilor de publicitate. Vizionarea expoziției necesită parcurgerea unui traseu de 1500 m. Printre exponatele rare se numără prima carte tehnică privind automobilul: *Notes of Motor Carriages* (Note despre transportul cu automobilul) de John Henry Knight — editată în 1896. Ford a donat bibliotecii suma de 100 000 dolari pentru realizarea unui corp de clădire menit să adăpostească colecția.

În sala de lectură se pot răsfoi 120 periodice lunare care provin din toată lumea. Se pot găsi și cărți cu descrieri de vehicule, fruct al



imaginației științifico-fantastice (serii *Motor Girls* și *Tom Swift*). Depozitul de cărți conține 11 000 titluri privind automobilul, precum și 7 000 de broșuri cu descrieri ale





aproape oricărui tip de vehicul automobil sau mobil vîndut din secolul 18 și pînă astăzi. Fototeca cuprinde 300 000 fotografii de automobile celebre — printre care multe exemplare dispărute ale unor mărci care trăiesc doar în amintire: Lozier, Duryea, Overland sau ale unor tipuri vechi de Oldsmobile.

Printre elementele cuprinse în colecție sînt multe donații particulare. La loc de frunte este colecția Cameron Peck conținînd 60 000 piese, datînd din 1891 și pînă în 1952 a căror greutate depășește 11 tone.

Interesantă este colecția de fotografii datorate unui artist

fotograf celebru — Nathan Lazernick, care a asistat la multe curse de automobile — începînd din 1904 pînă prin anii '30 — și de la care au rămas 100 000 fotografii, inclusiv negative, celebre.

Există o colecție de cîtece cu subiecte legate de automobil. Printre cele 700 cîtece de muzică ușoară cu acest subiect, unele titluri conțin cuvîntul automobil: „Ține-te departe de prietenul care posedă un automobil” sau „Prefer să mă plimb cu omul ce-l iubesc, decît să merg în automobilul lui”. Alte cîtece sînt mai puțin „negative” prin referirea la automobil: „Micuțul Ford aluneca

drept înainte”.

Colecția de cărți pentru copii este adăpostită într-o sală specială — favorizînd lectura pentru cei mici datorită unui mobilier adecvat.

Finanțarea bibliotecii se face prin donații particulare sau din cotizațiile membrilor susținători, grupați într-un club numit prietenii bibliotecii „Istoria automobilului” din Detroit.

Octavian NICULESCU

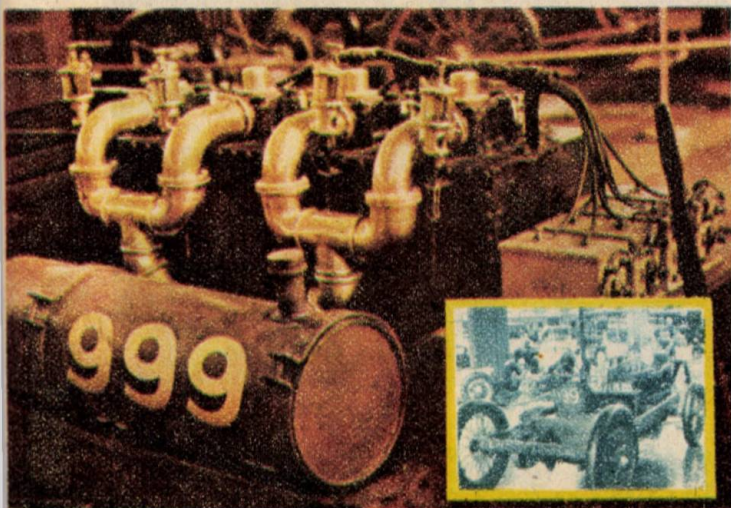
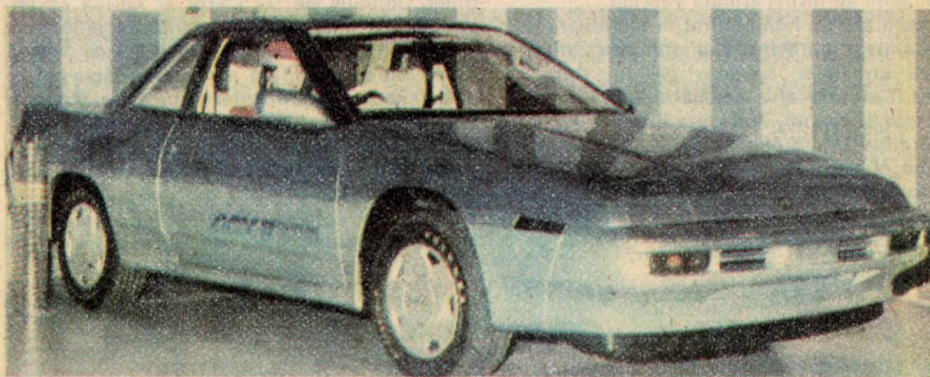


MITSUBISHI MP 90 X MIRRAGE

Coupé-ul „MP 90 X Mirage” este prevăzut cu un sistem de comunicație radio-telefon integrat, un dispozitiv ultrasofisticat de navigație prin satelit, un ordinator care dirijează direcția pe patru roți și suspensia (în funcție de dispunerea greutății pe puntea spate), plus un dispozitiv antipatinare. Geamurile fumurii își schimbă culoarea sub influența razelor solare.

SUBARU XT TURBO

Cu ocazia Salonului auto de la Tokyo, a fost prezentat și acest coupe sport experimental, în care este incorporată o mare sumă de idei de avangardă. Tracțiunea permanentă pe patru roți comportă un diferențial central cu zăvorire și o punte autoblocantă spate. Motorul de 2,7 litri, atmosferic, are 6 cilindri orizontali opuși și dezvoltă 136 CP, la un cuplu maxim de 19,6 kgfm. Suspensia este electropneumatică. Viteza maximă — 200 km/h.



"999", sora geamănă a modelului "Arrow". Încurajat de rezultatele obținute în 1901 cu bicilindrul de curse, Henry Ford a construit cele două mașini mai sus-amintite. Modelul "999" (4 cilindri, 16 700 cmc, 72 C.P.) a făcut furori pe pistele de concurs. La sfârșitul anului 1903, Ford a vândut exemplarul "999", ținând pentru el modelul "Arrow". Pe gheața lacului Saint-Clair, Henry Ford a acoperit o milă (1609 m) în 39' 4/10 cu o viteză de vîrf de 147,014 km/h. Recordul n-a fost omologat oficial, nefiind parcurs în două sensuri opuse de mers.

TURISM

POLTAVA

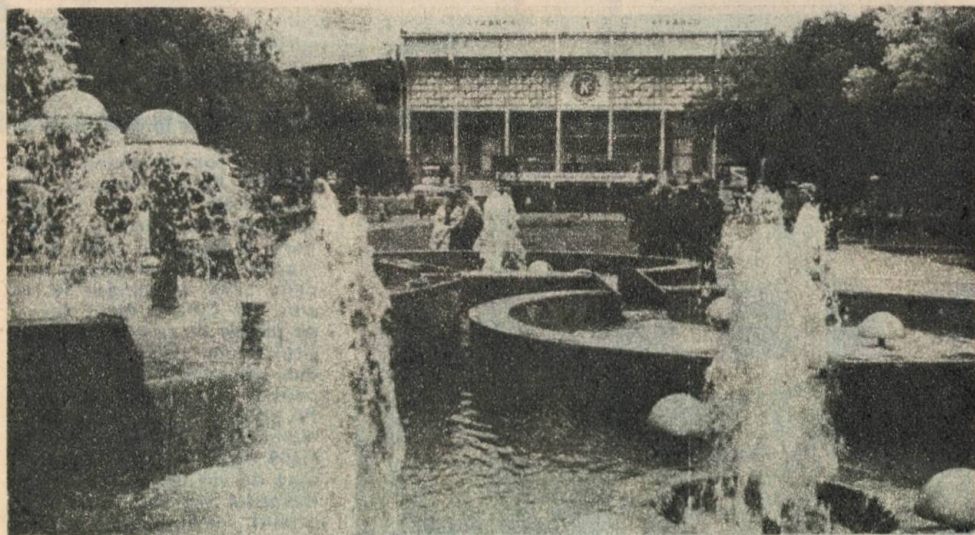
CU REZONANȚE DE POEM

Numele unor așezări se înscrie în memorie în fel și chip. Al Poltavei a rămas prin semnificația istorică. Ca și modesta comună belgiană Waterloo unde în 1815 armata lui Napoleon I a fost învinsă de cele reunite ale Angliei și Prusiei, ca și Marathon, mica așezare greacă, la 40 de km de Atena, unde la 490 î.e.n. trupele lui Miltiade au învins armata Perșilor.

Poltava are un nume intrat în dicționare prin izbînda pe care Petru I a obținut-o în 1709 asupra armatelor suedeze ale lui Carol al XII-lea. Ca multe alte localități, repere de celebre lupte și victorii, Poltava a intrat în legendă și literatură ca un cînt de epopee, imagine ce domină și azi orașul de aproape 200 000 de locuitori. Se află pe malul Niprului, la o distanță de 337 km de Kiev, capitala Ucrainei. Fluviu generos, ce traversează Ucraina pe o

lungime de 1 200 km, Niprul străbate un peisaj incintător de munți, dealuri și păduri de șleau în care albeața mestecenilor și frunzele lor ca niște bănuți tremurînd perlat în soare la orice adiere par desigur de argint.

Poltava, deși nu are virtuțile celorlalte orașe, trăiește prin vechile și nobilele sale amintiri care o fac să fie un punct însemnat în traseele turistice ale republicii. Monumente spectaculoase, case memoriale și un Muzeu al bătăliei de la Poltava, se constituie în documente vii ale evoluției în timp a fostului tirg țărănesc așezat la o răscruce de drumuri, vechi de peste 900 de ani. Muzeul e un spațiu evocator. La capătul drumului imaginea aceluia început de secol XVIII care a însemnat căderea lui Carol al XII-lea se conturează deplin. Neînvinsul rege, care visase un întins imperiu suedez, amurgea de tinăr. Campaniile sale, goana de ici-colo, ostenele, poate și senzația zădărnicii se făceau simțite în armata sa disciplinată. Anii de glorie de la Narva, cînd suedezii biruiseră și risipiseră doar cu 8 000 de soldați armata de 40 000 de oameni a lui Petru I, au trecut. Neînduplecat însă în dorința sa de a-l înfringe definitiv pe țar, Carol al XII-lea se angajă într-un marș dificil în iarna lui 1708, care ea însăși se dovedi un dușman de temut. Amăgitoare retragere a rușilor îl făcu pe regele suedez să înainteze pînă la Poltava. Într-una din scurtele ciocniri cu armatele țarului, Carol al XII-lea fu rănit și cedă comanda unuia din generali. Dar scurtele ciocniri erau numai tatonări. În miez de vară tabăra suedeză de la Poltava era complet înconjurată. Legăturile tăiate, căile de aprovizionare, de



asemenea. Bătălia hotărâtoare nu mai putea fi evitată. Purtat pe targă, regele comanda oastea. Zorii zilei de 8 iulie 1709 anunțau o bătălie lungă și fără sorți de izbândă pentru niciunul. Carol al XII-lea tresări însă la șarja cavaleriei suedeze care năluți în mintea lui posibilitatea unei victorii. Dar a fost doar nălucire de-o clipă. După nouă ani de victorii neîntrerupte semețul rege fu nevoit să se plece. A fost suit în faetonul primului său ministru și pentru întâia oară regele-soldat, care a mărșăluit nouă ani cot la cot cu ostașii săi, a trebuit să urce într-o trăsură. A cerut azil la turci, la Bender (Tighina). Dar mai tirziu, circumspecți, turcii i-au cerut să plece. A refuzat drumul de întoarcere prin Polonia și a trecut prin Țara Românească și Transilvania, cum o mărturisesc în cronici Miron Costin, Ion Neculce, Dimitrie Cantemir și Radu Greceanu; de la Giurgiu la Pitești, apoi „tiptil, cu cai de poștă, pînă acasă” prin Transilvania.

De atunci Poltava a devenit o culme în istoria Rusiei. Pușkin i-a închinat un poem, care prin avânturile sale versuri romantice sint o odă dedicată poporului rus. În istoria Ru-

siei Poltava a rămas un reper cum va rămîne și Borodino în 1812 și cum va rămîne mai tirziu pentru U.R.S.S., în 1943. Stalingradul (Volgograd).

Parcă melancolic în veșmintul său vegetal în care artezienele țîșnesc ca niște izvoare albe, orașul Poltava își păstrează amintirile și monumentele. Un monument a fost înălțat în memoria celor 1 345 de soldați și ofițeri căzuți în 1709; altul înălțat tot de ruși, în 1909, a fost ridicat pentru soldații suedezi care au pierit la Poltava. Un obelisc impunător amintește jertfele făcute aici în Marele Război de Apărare a Patriei. Dar cu toate aceste amintiri orașul n-a rămas doar o cronică, ci și un memorabil loc al culturii clasice, găzduită în admirabile grădini, muzee, expoziții neconcurate decît de policroma colecție de artă populară ucraineană pe care nici un vizitator nu o ocolește. Poltava păstrează în numele ei rezonanțe de poem.

Dorin IANCU



„LEH”
AU 400 C.P.

Marile vedete ale Salonului care a avut loc la începutul acestui an în halele Palexpo din Geneva n-au fost nici mașinile de sport, nici limuzinele luxoase, ci autovehiculele care asigură transportul oamenilor la serviciu sau în concediu, cele ce deservește transporturile tehnologice etc. „Niște monștri simpatici”, așa i-a mîngîiat fotoreporterul revistei „Revue automobile”. Vă prezentăm două exemplare:

1. MOWAG U6 x 4. Pentru construcția acestui vehicul, un camion cu trei osii, societatea Mowag din Kreuzlingen, a utilizat elemente tehnice folosite la vehiculele din marea serie, plus un motor turbodiesel de 12 litri M.A.N., care dezvoltă 360 C.P. și care folosește o cutie de viteze ZF 16—S—130 Ecosplit.

2. RENAULT G 290 4x4. Principalele caracteristici ale noului vehicul cu patru roți motrice sînt: un motor turbodiesel de 9,8 litri, 291 C.P., cutie de viteze B. 18 și o cutie de distribuție cu reducție tot-teren.



Eternul feminin

LA PROBA VOLANULUI

Se acceptă cu ușurință ca multe activități umane să fie diferențiate după criteriul de sex — cu precădere acelea care pun în discuție dotarea fizică. Astfel, nimănui nu i-ar da prin cap să organizeze un concurs de alergări în cadrul cărui concurenții să fie deopotrivă femei și bărbați. Sporturile, în primul rând, conservă o categorică separație între participanți pe criteriul de sex. Până și șahul — care n-are nici o legătură cu dotarea fizică în sensul ei obișnuit — nu concepe egalitatea de competiție între cele două sexe.

Conducerea auto — care inițial era considerată drept o preocupare cu specific bărbătesc — începe însă tot mai mult să ignore criteriile de sex. Chiar și acolo unde forța fizică apare în prim plan: autobuze, camioane — au început să se ivească șoferițele. Să însemne

aceasta că activitatea complexă de conducere a unui autovehicul este chiar independentă de specificul sexului? Și anume, care zonă din cadrul acestei activități?

Încercind o privire analitică asupra actului conducerii auto, putem desprinde, mai întâi, cele două componente: cea fizică și cea psihică.

Să le luăm pe rând.

În ceea ce privește componenta fizică, șoferul-femeie pare dezavantajat. În stadiul de învățare, multe cursante acuză dificultatea manevrării volanului și a schimbătorului de viteze. Se pare însă că e vorba nu atât despre o dificultate fizică reală, cât despre o prejudecată, deoarece „odată rodate”, șoferițele se descurcă la volan cu o lejeritate care nu mai amintește deloc vechile (reale sau nu) dificultăți.

tați. Precizăm: este vorba în cele ce am spus despre conducătoarele auto de pe autoturisme.

În ceea ce privește componenta psihică, la prima vedere cu greu încapă ideea unor diferențieri. Ba chiar, dacă se vorbește vreodată de ele, faptul se produce oarecum în avantajul femeilor: testele psihologice le dezvăluie nu rareori, mai precise în răspunsuri, mai rapide în reacții. Și, totuși, credem noi, specificul „eternului feminin” în materie de conducere auto — și anume, un specific dezavantajat — aici rezidă: în structura psihică.

Se știe că actul conducerii care, inițial, e un complex de operații învățate prin exercițiu se automatizează progresiv. Cu alte cuvinte, controlul conștiinței se restringe tot mai mult, rămânând ca multe operații să devină reflexe. După cum se știe, există reflexe necondiționate (moștenite) și condiționate (dobândite, învățate; cazul conducerii auto). Amândouă aceste structuri de reflexe sînt foarte stabile (rezistența la acțiunea perturbatoare a factorilor externi), dar cu toate acestea stările puterilor tensionate, șocurile emoționale pot să le dezintegreze pe moment, punind astfel în pericol actul conducerii auto și prin aceasta, vehiculul condus. Tocmai în această privință însă — frecvența și amploarea șocurilor emoționale — se distinge șoferul femeie.

Agenții externi minori, pe care cel mai adesea șoferul-bărbat nu-i observă (sau nu-i ia în seamă) au o influență excesivă la șoferul femeie, în spiritul ei hiperprecut. Iată câteva exemple la îndemână:

Rulind pe o stradă din Iași, B.F. aude dintr-o dată o pocnitură în dreapta mașinii, se sperie, se bîlbîie, intră pe contrasens și se oprește pe trotuar. Din fericire, nici un alt eveniment neplăcut. Ce se întimplase? Un pasager de pe bancheta din spate umblase din neatenție (sau din plictiseală) la scrumieră și-o desprinsese cu pocnet din locas.

În București, o gospodină mergea să-și ia rufele de la „Nufărul”. În fața unității respective se afla un mic rond străjuit de pomi. Cînd „să facă rondul” (cu viteză mică, desigur) vede niște umbre repezindu-se în parbriz, smucește instinctiv volanul și ciocnește ușor aripa dreaptă a mașinii de un gard. Ce se întimplase? Niște copii cățarați în pomi și ascunși de frunziș, aruncaseră — cine știe cu ce gînd — un smoc de frunze.

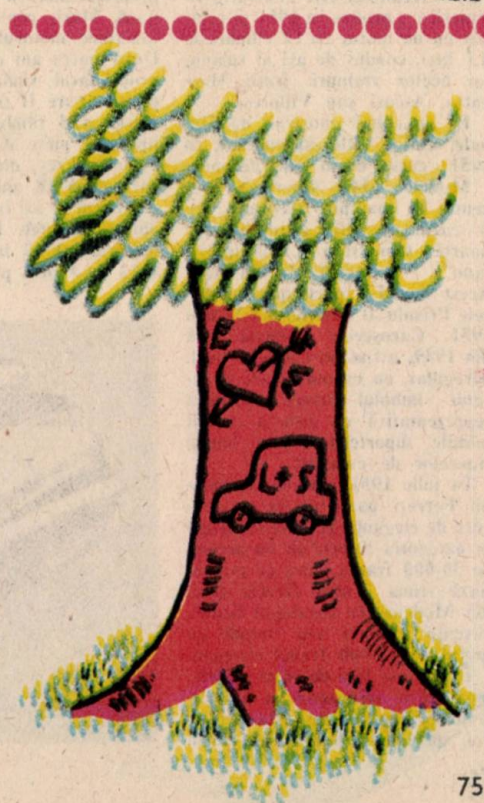
Reacțiile acestea, deși exagerate în raport cu agentul provocator, încă se mai înscriu într-un diapazon al previzibilității; cazul următor, însă, merită o atenție specială. Mai înainte de aceasta, însă, e bine să reamintim că dacă reflexele în general și reflexele de apărare, în special, sînt expresia instinctului de conservare — iar acest instinct e mai intens în cazul femeii, matca speciei — șocul emoțional care inițial are tocmai rolul de apărare, conservare, atunci cînd este disproporționat pune organismul în pericol.

Undeva, într-un sat de pe valea Oltului, în fața unei Dacii în mers, apare un pui de găină. Ce-ar face în astfel de situații un șofer oarecare? Ar încerca să-l ocolească, ar frîna sau

ar trece pur și simplu peste imprudenta victimă. Această a treia alternativă nu e deloc o dovadă de cruzime, dacă ne gîndim că prejudiciul adus mașinii și pasagerilor prin tentativa de a-l salva, ar putea fi mult disproporționat în raport cu „cauza”, (pe de altă parte, impactul cu un pui de găină nu prezintă nici un fel de riscuri). Ei bine, șoferița noastră a ridicat miinile de pe volan și și-a acoperit ochii! Gest de maximă periculozitate. Spaima era, deci, să nu vadă spectacolul, nu să nu-l producă. „Sensibilitate feminină” în sensul cel mai comun al cuvîntului. În această scenă, șocul emoțional a deturnat reflexul de apărare firesc: frîna sau ocolirea. L-a sabotat, înlocuindu-l cu un fals reflex de apărare: ignorarea realității.

Desigur, exemplele s-ar putea înmulți. Dar aceasta nu cu intenția de-a expune lacunele șoferului-femeie rezultate din sensibilitate tipică sexului, ci spre a desprinde specificul tipului de reacție. Pentru că, să nu uităm: natura (natura biologică de astă dată) are întotdeauna grijă de dreapta măsură: hipersensibile, vulnerabile la șocuri emoționale, femeile șofer opun acestor atitudini o deosebită prudență la volan, o frumoasă lipsă a spiritului de aventură. Prin dosarele procuraturilor, rar, foarte rar, apare cite un nume de femeie-șofer în postura inculpatului. Motivul adînc fiind, desigur, același: ele sînt înțelepciunea naturală a speciei, maternitatea — și nu rareori — maturitatea mereu statornică a acestora.

Traian ILIE





SAU ISTORIA UNUI AUTOMOBIL CELEBRU

Amatorii de modele vechi Ferrari îl recunosc: este „Ferrari 340 America”, produs în 1951 și echipat cu un motor cu 12 cilindri de 4,1 litri, condus de așa ai volanului acelor vremuri: frații Marzotto, Ascari sau Villoresi.

Pe un coupé construit de Vignale, Luigi Villoresi cucerea, în 1951, cursa de o mie de mile.

Modelul „340 America”, prezentat în imaginile alăturate, are o caroserie din aluminiu (ce poartă semnătura „Touring-Milano”), în formă de bărcuță. Acest model a participat la Marele Premiu al Elveției din 27 mai 1951. Caroseria, desenată încă din 1949, având un calandru oval, neregulat, cu carouri mari, a devenit simbolul firmei, imaginea reprezentativă cu care a cucerit inimile suporterilor de-a lungul traseelor de concurs.

În iulie 1951, bărcuța-automobil Ferrari participă la un concurs de eleganță pe care îl câștigă la categoria Sport, cu un premiu de 30 000 franci, ceea ce evidențiază stima pentru creația casei din Modena. În catalogul firmei, bărcuța Ferrari era cotateă cu prețul de 62 000 franci elvețieni.

După șase luni de efort sportiv, modelul se reîntoarce la Maranello pentru revizie. Mai târziu, doi specialiști delegați de Enzo

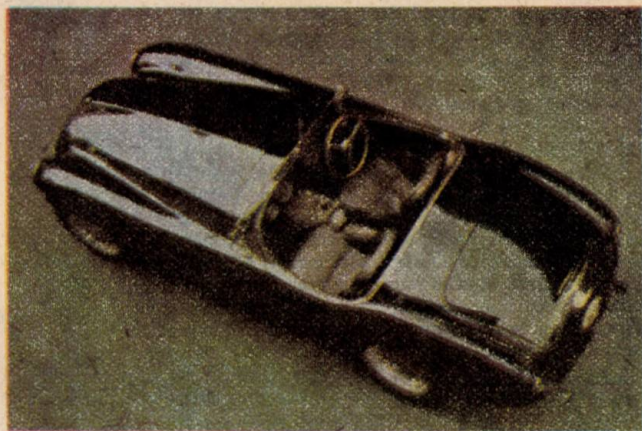
Ferrari, fac o vizită la domiciliul proprietarului, în localitatea elvețiană Muri, pentru a repune în funcțiune motorul de 12 cilindri. După patru ani de întreținere, proprietarul vinde modelul unui prieten care îl folosește până în 1964, când rămâne în garaj din lipsă de piese de schimb.

Louis Frey, din Muri, îl cumpără după 18 ani de uzură și îl păstrează și azi în garaj ca pe un obiect de preț. După înlocuirea motorului V 12 inițial, cu un alt V 12 de 3 litri, produs în aceeași

epocă și recuperat de la un alt Ferrari accidentat, modelul din fotografia cunoaște o a doua viață, fiind în funcțiune și astăzi, cu vopsitoria originală.

Pe un drum greu, automobilul necesită o concentrare totală la conducere. Pe ploaie, conducerea devine și mai grea, datorită punții spate rigide și unei suspensii relativ dure. Direcția și tija schimbătorului de viteză necesită forță, fiind proiectate pentru sportivi cu un fizic robust.

Neavînd capotă, „Perla Nea-



gră" Ferrari nu poate fi destinată unei călătorii decât pe vreme frumoasă.

Din acest model, „Perla Neagră” Ferrari 340 America s-au mai vândut trei exemplare în S.U.A., unul în Franța și al cincilea, reprodus în imagini, în Elveția.

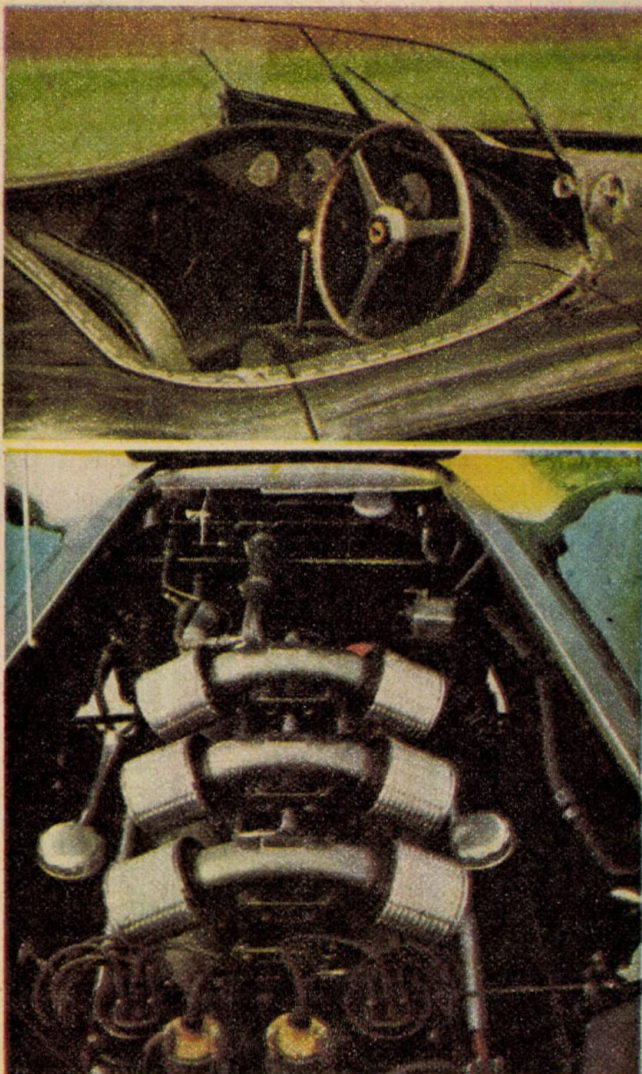
Motorul actual V 12, înclinat la 60°, avînd o compresie de 8,8:1, cu trei carburatoare dublu corp orizontal Weber, dezvoltă 240 CP la 7 000 rot/min.

Transmisia se face prin ambreiaj monodisc și cutie cu 5 trepte de viteze, maneta schimbătorului la podea, cu buton pentru fixarea treptei de mers înapoi amplasat în virful manetei.

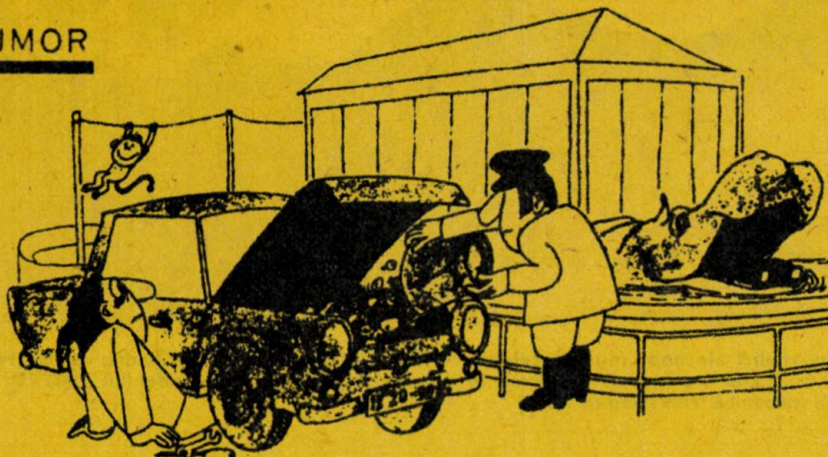
Șasiul este realizat din cadru de țeavă cu secțiune ovală, cu suspensie față independentă, cu arcuri lamelare transversale și osie spate rigidă, cu resorturi semieliptice, frîne pe tamburi cu acționare hidraulică pe 4 roți, acestea cu spițe „Borrani” 5,90 x 16.

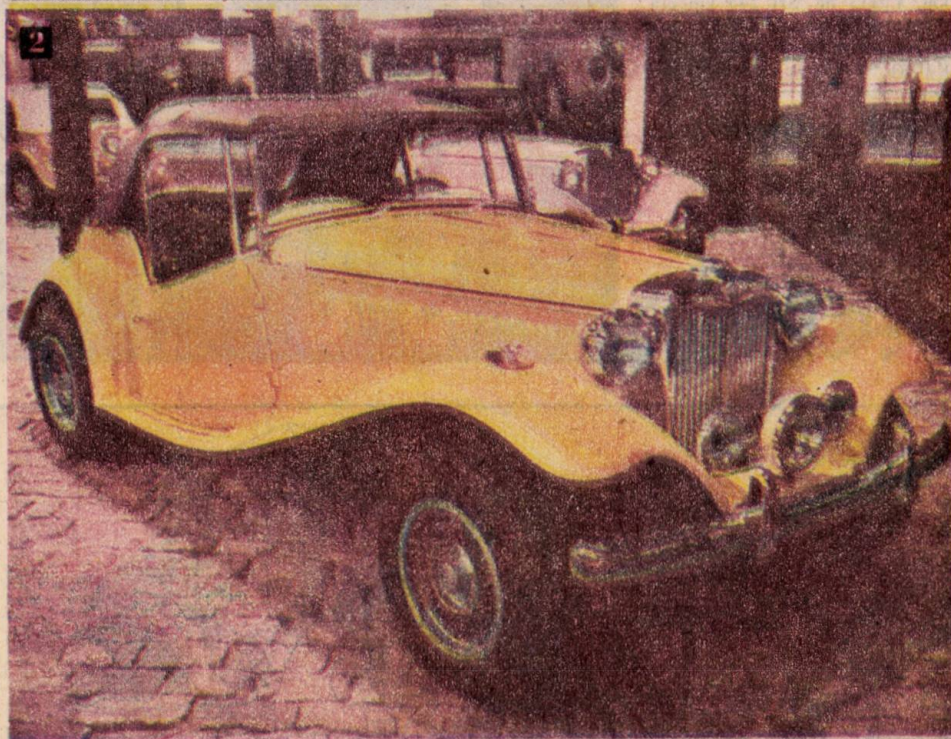
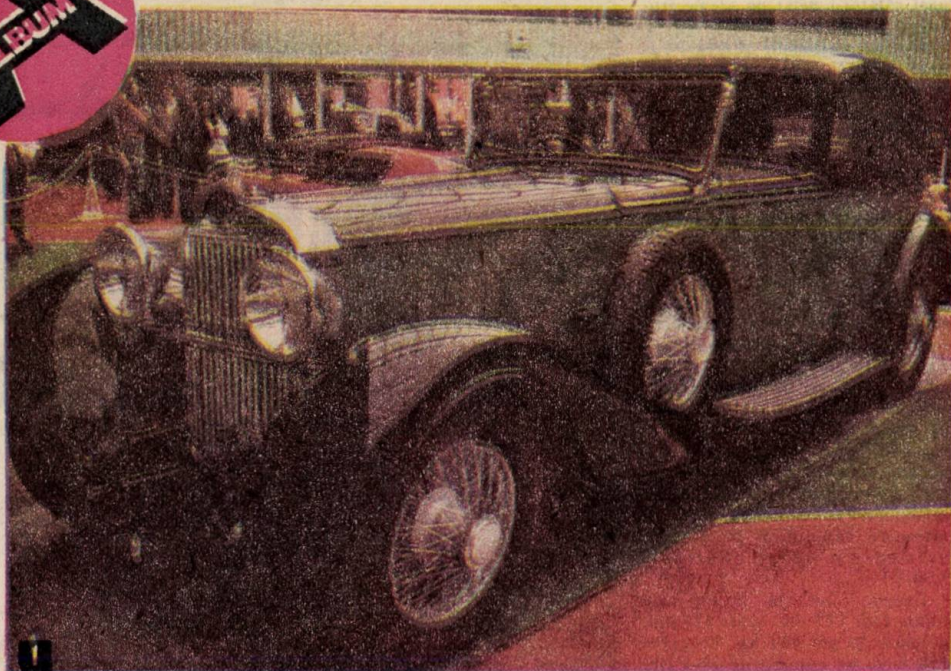
Lungime 2,42 m, lățime cale rulare față 127 cm, spate 125 cm, greutate la gol 900 kg. Rezervor 150 l, cu un consum de 20 l/100 km. Viteza de vîrf 240 km/oră. Portbagaj extrem de redus, permițînd amplasarea unei serviete. Parbriz rabatabil secționat în două segmente.

Horia CONSTANTINESCU



UMOR





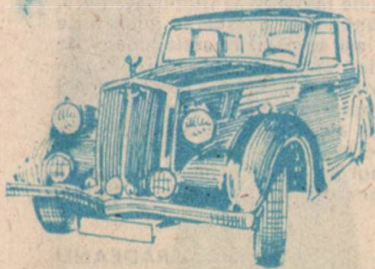
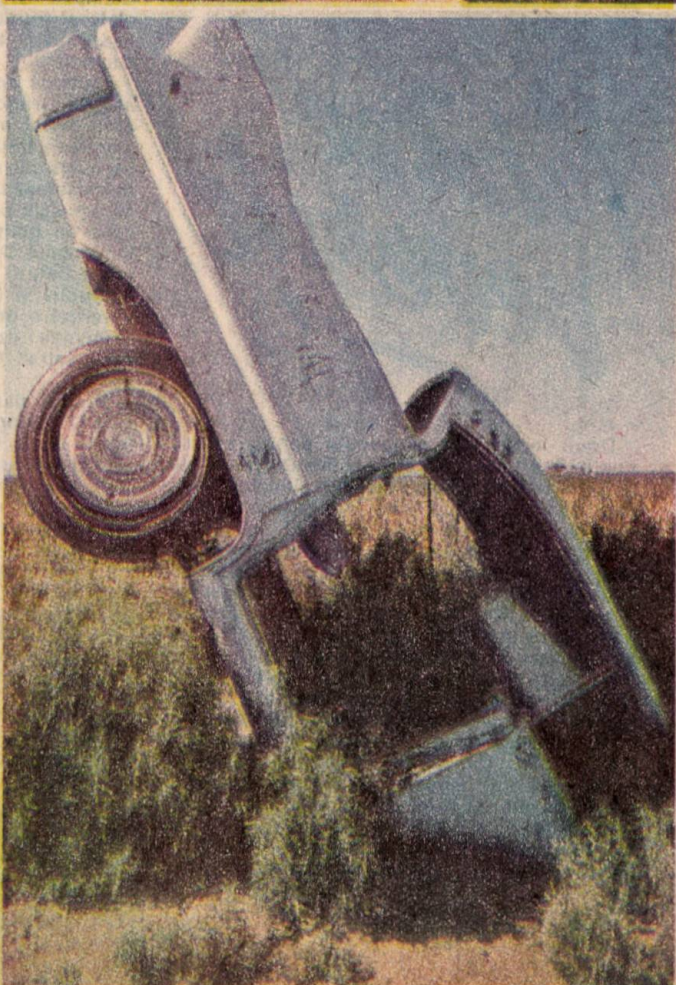
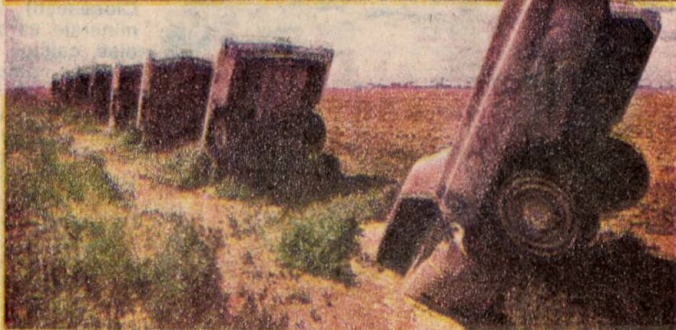
Două replici ale unor modele celebre. 1. „Coupé Chauffeur”, 12 cilindri, replică Hispano Suiza. 2. „Lafer”, construit de firma braziliană „MP”, replică a modelului „MGTD”. Folosește o mecanică Volkswagen 1 500.

Cadillac Ranch

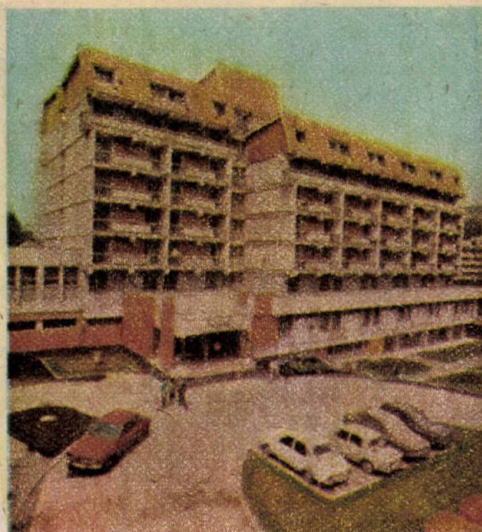
„De ce și-a plantat Cadillac-uri în grădină?” „Pentru că n-a găsit suficiente Lincoln-uri!” Proprietatea care a suscitât dialogul de mai sus aparține excentricului Stanley Marsh III, un îmbogățit de pe urma exploatărilor de gaze naturale. Miliardarul susține că „plantația” lui este materializarea unui simbol, ușor de sesizat doar de inițiați. Cele zece Cadillac-uri sînt aplecate spre regiunea Californiei, dintotdeauna un pămînt rîvnit, iar unghiul lor de înclinare este identic celui al piramidelor Egiptului...

Stanley Marsh vizează istoria. Dar pînă atunci, monumentele sale trec printr-un proces de „infrumusețare”, an de an. Iarba crește și caroseriile se oxidează. „Este cel mai subtil proces de integrare în peisaj” – spune originalul „grădinar”.

În imaginea de jos: Cadillac „58”, de 310 CP, din primul an de apariție, avînd aripa deportantă întoarsă spre spate. În celelalte imagini Cadillac-uri Fleetwood „63”.



TURISM



Printre veverițe

Două locuri sînt cunoscute pentru aseme-
nea întîlniri: Călimănești și Vatra Dornei. Chiar
și formulele au devenit clasice: ciocnești două
nuci una de alta și chemi — „Marianaai „Ma-
rianaaaai” (Cine le-o fi născocit veverițelor
acest nume, nu se știe. Ele l-au înregistrat
însă în conformitate cu principiul pavlovian,
asociindu-l cu sunetul de ciocnire a nucilor).
Vin și îi le iau din palmă, încet, cu precau-
țiune, apoi în salturi fulgerătoare dispar în co-
pac fluturîndu-și coada stufoasă.

La Vatra Dornei, o poveste cu veverițe a ră-
mas de pomină. În frumosul parc al stațiunii,
care nu e altceva decît o coastă de codru ve-
cină cu așezarea, un pensionar vindea loto și
loz în pic. Ca de obicei, pentru „reclamă”
omul avea sute albastre pe masă prinse cu o
clemă de atîrnat rufe. Din cînd în cînd îi dis-
părea cite o sută și nu-și putea explica în ce
fel, deoarece el era foarte atent la toți clienții.
În cele din urmă „misteriosul” hoț a fost prins.

Era o veveriță dintr-un copac apropiat, care-și
căptușise culbul (o mică scorbură) cu... sute.
Hirtia, izolantă, îi ținea vezi bine de cald.

La Vatra Dornei sîntem însă nu numai prin-
tre veverițe, ci și într-o valoroasă stațiune găz-
duită în admirabilul peisaj al depresiunii Dorne-
lor. Așezarea se află la 112 km de Suceava
și la 40 km de Cîmpulung Moldovenesc pe
D.N.17, la o altitudine de 800 m. Drumurile
pînă la această așezare situată la confluența
Dornei cu Bistrița moldovenească și inte-
meiată în secolul al XVI-lea, prezintă ochiului
un superb film natural, presărat cu splendide
monumente de artă și arhitectură, cu dovezile
unei arte populare elevate și migăloase (pre-
cum, de pildă, decorația caselor din comuna
Clocănești). Aerul puternic ozonat, izvoarele
minerale carbogazoase, slab bicarbonate, so-
dice, calcice, magnezlene și feruginoase, pre-
cum și nămolul de turbă sînt ideale pentru
afecțiuni cardiovasculare, reumatismale, post-
traumatice, afecțiuni ale sistemului nervos
central și periferic, și în hipertiroidism. Dar,
evident, nu pentru asta ne-am oprit la Vatra
Dornei. Nu pentru că automobilii n-ar putea
suferi de asemenea boli (ba chiar prin seden-
tarismul lor ei sînt mai expuși), ci pentru fru-
musețea locurilor care merită, în orice ano-
timp al anului, un fragment de vacanță. Așeză-
rile înconjurătoare — Dorna Candreni, Săru
Dornei, Clocănești, Polana Negri, Polana
Stampel, Zugreni — sînt și ele tezaure de li-
niște și frumusețe. În jur, strălucesc depresi-
unea, într-o horă de piatră, munții Bistriței,
Giumalăului, Rodnei și Călimanilor.

Legenda spune că așezarea a fost botezată
așa de Dragoș Vodă, descălecătorul, în amin-
tirea vetrei unei frumoase păstorîțe pe nume
Dorna ce trăia pe aceste meleaguri. Legende
se leagă de chipul locurilor, personificîndu-le
frumusețea, iar la Vatra Dornei, decorul natu-
ral e ca de poveste. Hoteluri și cabane, vile și
case de odihnă înlesnesc o agreabilă cazare,
iar Muzeul Dornelor, cu colecțiile sale de ști-
ințele naturii și cinegetice constituie un popas
instructiv și atrăgător. Parcul stațiunii (cel cu
veverițe) e de un rar romantism, fiind declarat
rezervație dendrologică a Academiei R.S.R.
Are „vatra” frumoasele păstorîțe cu ce să ne
seducă.

Și apoi, dacă te uii bine pe hartă, pe același
D.N.17 ajungi ușor la Cîmpulung Moldove-
nesc, Gura Humorului, Suceava și Fălticeni,
făcînd un arc în splendorul județ din nordul
țării, greu de istorie și frumusețe, așa cum
prezenta locurile marele geograf George Văl-
san în Munții descălecătorului Moldovei: „Un
abur ușor învăluie cuprînsul într-o lumină de
vis... Chiar pe cer senin conturile sînt estom-
pate în linia ca de fum, iar ierburile grele de
rouă îți ajung pînă la piept. O frumusețe pură,
rece și totuși zîmbitoare te face să înțelegi de
unde au putut leși surprinzătoarele icoane de
pe pereții exteriori ai bisericilor vechi... Numai
un popor de păstori munteni... a putut născoci
o astfel de minune artistică, socotită azi ca
una din cele mai alese realizări de artă popu-
lară ale Europei”.

Și întregul ținut pe care îl străbați te face să
înțelegi cu elocvență acest lucru și multe,
multe altele.

Viorel OGRĂDEANU

CETATEA FAGĂRAȘULUI

Ieșind din Brașov către Sibiu, șoseaua principală își despletește panglica de asfalt în serpuiri elegante, într-un peisaj de șes. E un șes părelnic, căci în stînga ca niște ruinate ziduri de piatră strălucesc culmile masive ale Bucegilor, Pietrei Craiului, lezerului și Făgărașilor, iar în dreapta, ușor vâlurit se desfășoară bogatul Podiș al Transilvaniei.

Unde șoseaua începe să pipăie malurile Oltului se află un oraș mic, curat, cu înfățișare atrăgătoare și modestie de bătrîn. Suficient de obscur din pricina modestiei patriarhale pînă mai ieri, el a căpătat în zilele noastre însemnele îndrăzelii timpului. Un combinat al industriei chimice de bază funcționează aici dînd orașului contemporaneitate și modificîndu-i fizionomia.

La adăpostul și cu ajutorul timpului nostru însă bătrînețea își păstrează și ea mesajul secular oglindit în primul rînd în frumoasa Cetate a Făgărașului.

Imaginea ne înfățișează un parc cu arbori înalți, un șanț adînc plin cu apă pe care se plimbă bărci. Briul de apă înconjoară un zid vechi, aproape circular, cu temelii îngropate sub undele abia simțite care reflectă splendid cetatea dinăuntrul zidurilor. E un loc de recreere cu farmec, un parc și un muzeu care destăinuiește vizitatorului scurgerea vremii și întîmplările locurilor. Cetatea a fost restaurată în anii din urmă, act ce dovedește grija purtată măturii proprii noastre istorii.

Actuala cetate datează de la începutul secolului al XV-lea. Locurile din jur erau bogate. Pămînturile, aparate de briul muntos și fertilizate de curgerea Oltului, rodeau din belșug. Prin darul lor crescut de trudnica muncă a iobagilor s-a înălțat cetatea, lucrînd în schimburi, 1500 de iobagi asigurau paza zidurilor. Fiecare sat din întinsul părelnicii cîmpii aducea anual vinat, gîini, unt, miere, cereale, ceară și vin, iar pe vreme de război și cîte 200 de călăreți cu cai cu tot. Agonișeaua trebuia apărută.

Cetatea era un castel, cu mai puține comodități și mai multe îngrijiri de apărare, vădite în toată construcția ei. Un castel cu plan patruleter avînd laturile egale e străjuit la colțuri de patru masive turnuri de apărare și împrejmuit de o incintă fortificată sprijinită pe contraforți, dincolo de care se află un șanț lat, plin cu apă. Peste șanț, în dreptul intrării, se lasă un pod mobil. Drumuri de strajă mărgineau incinta, iar metereze practicate în partea superioară a zidului înlesneau primele salve de pușcă împotriva atacatorilor.

Ioan de Hunedoara a fost stăpînul cetății în epoca lui de glorie. După el, Ștefan Mailat, din Comana de Jos ajuns principe al Transilvaniei, a întîmpinat aici un atac turcesc condus de pașa Mustafa, în jurul anului 1541. Zidurile n-au putut fi biruite și doar viclenia pașei care l-a atras în cursă pe Mailat scoțîndu-l din cetate le-au răzbit. Nu apusese soarele - răgazul făgăduit de pașa voievodului pentru inviolabilitate și tratative - că Mailat a și fost făcut prizonier, iar cetatea a fost cucerită.

Aceste ziduri au adăpostit în 1601 îngrijorarea Doamnei Stanca și a copiilor ei (Nicolae Pătrașcu și Florica) pentru Mihai Viteazul plecat în campanie. Aici, între pașii numărați cu care străjile bocăneau deasupra incintei pe ziduri groase, a sosit vestea uciderii lașe a marelui voievod, a celui cuget înalt care unise o clipă sub o singură domnie cele trei țări române.

Treptat, fala cetății scade; stăpînii o părăsesc și vremea o uită. Zidurile priveau trecătorii cu ochii orbi ai ferestrelor înguste. Pe briul de incintă prinseseră a crește ierburi, ploile vătămau tencuiala și fiecare anotimp mai smulgea cîte ceva cufundînd și mai adînc imaginea în uitare. Timpul nostru i-a restituit însă cetății vechiul chip. Refăcută, cu incinta conservată și lacul înconjurător drenat, ea e acum un colț liniștit care-și deapănă amintirile cu liniile și formele pietrei-document. Totul pare ca la început. Numai liniștea din jur e alta. E acea liniște a amintirii recliștigate care se păstrează. Pe lac lunecă nestînjinite bărcuțe și la cîte o adiere zidurile oglindite fermecător în adînc tremură.

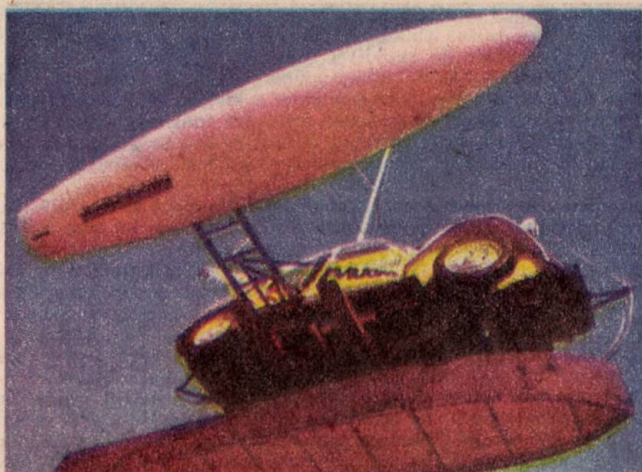
Ionel DARIAN



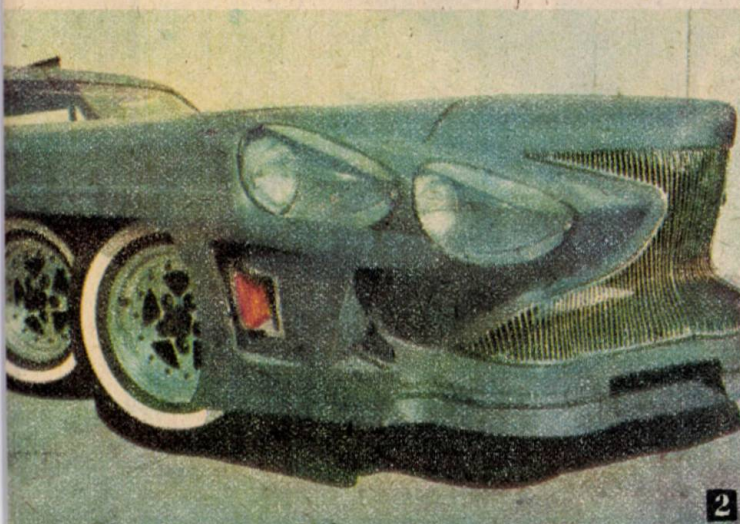
UN

2CV

„ZBURĂTOR“



Punctul de plecare în transformarea unui automobil în vehicul amfibiu, destinat unei traversări a Canalului Minecii, a fost caroseria completă a unui autoturism Citroën 2 CV. Pentru a-l face apt să plutească, era necesar să i se asigure flotabilitatea, printr-unul sau mai multe floatoare. S-a ales soluția unui flotor principal (în versiune „balenă”) care să suporte sarcina de 750 kg, cu echipaj, și un balansier pentru asigurarea echilibrului. Un catarg pe care se înalță pînza propulsoare a fost montat în partea posterioară a ambarcațiunii. Șasiul tubular, sudat, umplut cu burete, rășini și vată de sticlă, cîntărește singur 100 kg. Manevrarea direcției se face de la volanul mașinii, dispozitivul fiind fixat pe roata dreaptă față. Toate cor-dajele necesare manevrării pinzelor sînt centralizate în cabină, fapt ce permite conducătorului dirijarea „zborului” fără a pierde din atenție direcția. Constructorii spun că această supraveghere cere mari cunoștințe în domeniul navigației cu pînze, acțiunea de mărire sau micșorare a suprafețelor active ale velelor, putînd răsturna ambarcațiunea. Cu un vînt de zece noduri pe oră, viteza (dacă marea nu este agitată) poate fi în jur de 5,4 km/h, deci, timp suficient spre a atinge țărmurile Angliei înainte să cadă noaptea.



Lungimea acestui autoturism este cît lățimea unei străzi! Creație artizanală a unui american. (Foto 1)

O „secvență” din cel mai lung autoturism din lume (16,50 m), prezentat la expoziția de la Los Angeles. (Foto 2)



**30.000
ROT/min**



În timp ce Prost, Rosberg, Mansell și alți piloți de Formula 1 se lansează în virajul Tarzan pe circuitul Zandvoort, sau în marile curbe rapide de pe circuitul Zeltweg, alți piloți, mai puțin celebri, își dispută Marele Premiu d'Etoy, din finala manșei campionatului elvețian de automobile radiocomandate.

La 30 000 rot/min și cu mai mult de 100 km/h, viteză realizată pe liniile drepte ale circuitului, lupta modelelor 1/8 depășește cu mult scara lor, oferind o adevărată ambianță de Grand Prix în miniatură, desfășurat pe un circuit tehnic și rapid, pe care publicul îi poate îmbrățișa dintr-o privire, putând supraveghea, în același timp, și activitatea febrilă de la standuri.

Această formă de competiție — sau de hobby tehnic de înaltă performanță — depășește generos imaginea „copiilor mari” care se amuză cu jucăriile, celor mici. La ora ac-

tuală, radiomodelele 1/8 au devenit veritabile prototipuri la scară redusă. Hobby-ul respectiv reclamă cunoștințe tehnice la nivel de inginer radiofonist-electronist, iar construcția modelului înregistrează în ultima vreme o veritabilă escaladă în ceea ce privește materialele la care se apelează: blele din titan, șasiu din fibre de carbon și kevlar sau soluțiile tehnice de ultimă oră, preluate de la mașinile de curse de Formula 1 sau campionatul mărcilor: suspensii triunghiulare, patru roți motrice etc.

În Franța, Italia, Marea Britanie, Statele Unite ale Americii, Japonia, țări în care automodelismul este foarte răspândit (cu circuite permanente) există constructori care s-au specializat numai în acest domeniu, care angajează echipe „de uzină” și piloți de încercare, veritabili profesioniști în radiocomandă și în micromecanică. O sus-

pensie triunghiulară pe patru roți, cu o adevărată combinație resorturi-amortizoare, este o operă de orfevrie automobilistică. Exemplul pneurilor nu este singur dar este semnificativ: concurenții au de ales dintre 20 de tipuri de „sliks-uri” și opt tipuri de pneuri de „ploaie” diferite. Ce să mai spun, când un motor de 3,5 cmc se învîrtește cu 30 000 rot/minut, dezvoltînd 1,8 C.P.!

Imaginile care însoțesc acest text au fost luate dintr-o etapă a campionatului mondial respectiv, desfășurată în Anglia. Fiecare model este corespondentul în miniatură al unui celebru Porsche 917/930 Can Am, al unui Lotus, Tyrrell, Ferrari sau Renault. Și nu o dată, „piloții” pe care îi vedeți dirijînd prin radio micile bolizi au terminat întrecerea epuizați ca și contrații lor așezați în cockpitul mașinii originale.

O. NICULESCU



IDEI TURISTICE PENTRU ZONA CARAȘULUI

PENTRU AMATORII TURISMULUI COMBINAT (TURISM RUTIER-TURISM MONTAN), ADICĂ PENTRU IUBITORII PEISAJULUI MIRIFIC, AI PEȘTERILOR, LACURILOR, CHEILOR ȘI CARSTULUI, ORI PENTRU ACEI CARE DORESC CA, MĂCAR ÎN VACANȚĂ, SĂ EVITE LOCURILE AGLOMERATE, SUGERĂM, ÎN RÎNDURILE URMĂTOARE, CÎTEVA IDEI TURISTICE, ÎNTR-UNA DIN ZONELE DE MARE FRUMUȘETE ALE ȚĂRII — CEA A CARAȘ-SEVERINULUI. DIN MULTITUDINEA VARIANTELOR POSIBILE PE CARE LE OFERĂ ACEST ȚINUT, CU MARI DISPONIBILITĂȚI TURISTICE, AM ALES CHEILE CARAȘULUI ȘI CHEILE NEREI. PUNCT DE DISPERSIE: REȘIȚA.

CHEILE CARAȘULUI

Din centrul Reșiței, beneficiară a unei excelente semnalizări de orientare, vă îndreptați spre Carașova, pe drum modernizat. După un rulaj de 14 km, veți ajunge în localitatea Carașova, în centrul căreia vă recomandăm să vă parcați autoturismul (în nici un caz să nu parcați pe viaduct). De aici, în regim de montaniarzi, urmați poteca (în stîncă) marcată, care vă conduce (în cca 2 ore de mers) în depresiunea Prolasului, străbătînd o mare parte a Cheilor Carașului — zonă de carst, cu peșteri și grote săpate în pereții stîncoși (tronsonul nu prezintă o dificultate deosebită). Vă recomandăm să vă fixați ca punct terminus al acestei excursii, zona de rezervație a Academiei R.S.R.

PEȘTERA COMARNIC

Din Reșița, pe D.N. 58, după un rulaj de 10 km, veți ajunge la labacea, de unde pe un drum forestier, după alți 9 km, ajungeți la peștera Comarnic, în apropierea căreia puteți parca autoturismul. Peștera poate fi vizitată

numai însoțiți de custodele acesteia. Programul de vizitare: zilnic (în afară de marți și vineri) cu un regim orar în trei etape: 9,30, 12 și 15. Datorită curenților reci din peșteră, vă sugerăm să aveți cu dv. un hanorac sau un pulover și, de asemenea, o încălțăminte adecvată. Lungimea totală a peșterii este de 4040 m, din care doar 2500 m constituie zonă deschisă vizitatorilor.

După reîntoarcerea la locul de parcare, autoturismelor care se încumetă să ruleze și pe drumuri mai puțin bune (dar perfect practicabile) le recomandăm să-și continue excursia până la Lacul Buhui, care deține și o „premieră absolută” în țara noastră: primul baraj construit pe un carst. În apropiere se găsește Peștera Buhui și aceasta deține oare două „recorduri” deosebite: aici curge cel mai lung riu subteran din țară și tot aici a fost amenajat primul lac artificial subteran care, în trecut, alimenta cu apă orașul Anina. O precizare se impune în cazul Peșterii Buhui: pentru vizitare este necesară dotarea cu echipament special (măcar cu cisme înalte de cauciuc). De la Buhui, drumul poate continua pe două variante: a) către localitatea Maial, unde puteți înnopta într-o cabană (24 locuri de cazare și restaurant); b) pe un drum nemodernizat se ajunge la Anina-Orașul Nou, de unde, pe drum modernizat, după un rulaț de 3 km, veți poposi în frumoasa stațiune Mărghițaș, zonă de carst (tipică județului Caraș-Severin) cu numeroase lapiezuri (pietre cu forme bizare), dar și cu vegetație luxuriantă, cu un lac de agrement, dotat cu bărci și hidro biciclete. Pentru cazare, O.J.T. vă pune la dispoziție un hotel modern cu 42 de locuri și două vile cu câte 6 locuri de cazare. De la Mărghițaș, pe drum modernizat, se ajunge la Anina, iar de aici, pe D.N. 58, după 33 km, veți reveni la Reșița.

CHEILE NEREI

Împătimitii turismului susțin că doar Valea Vaserului mai are o parte din frumusețile, greu de descris în cuvinte, adunate laolaltă în Cheile Nerei, locuri, ca orice ungher de paradis, cu un acces mai puțin facil pentru turiștii comози sau pentru amatorii „vacanțelor staționare”. Pentru cei care știu să doarmă în cort sau în podul cu fin, pentru acei care pot, pentru câteva zile, să mănince din rucsac ori se pricep să-și pregătească prinzul sau cina din clean sau păstrăv, recomandăm cu sufletul deschis, dacă nu au vizitat Cheile Ne-

rei, să „alerge” spre acest loc binecuvîntat de Natură. Din Reșița, autoturismul rulează în condiții de drum modernizat, pe D.N. 58 până la Anina, iar de aici, pe D.N. 57B, până la Bozovici, de unde, pe drum local, tot modernizat, prin Dalboșeș, până la Șopotul Nou, cea mai apropiată localitate de intrare în Chei. Prima caracteristică a Cheilor Nerei o constituie lungimea sa (sînt cele mai lungi chei din țară) distanța dintre cele două puncte extreme — Șopotul Nou-Sasca Română măsurînd peste 18 km, din care cauză parcurgerea traseului nu se poate face decît în etape (două sau patru, în funcție de timpul avut la dispoziție ori de capacitatea fizică a turiștilor respectivi).

Pentru acei dintre dv. care nu vă încumetați la o astfel de „expediție”, dar doriți, totuși, să vedeți o parte din Cheile Nerei, sugerăm efectuarea unui artificiu: pătrunderea în Chei din sens invers, adică de la Sasca Română, unde puteți ajunge pe ruta Reșița-Orașul Ciuchici-Macoviște-Sasca Română, unde, după parcare, autoturismului, treceți peste podul suspendat peste riul Nera, urmați cărarea marcată, traversați tunelele săpate în stîncă și, după cca. o oră de mers, veți ajunge la confluența riului Bei cu Nera. Din acest loc vă puteți continua excursia, urmînd Valea Bei pe care se ajunge, după o oră și jumătate la Ochiul Beiului, iar de aici, după un drum de încă o jumătate de oră, veți poposi la Cascadele Beușniței, care este, de asemenea, o zonă de rară frumusețe — rezervație a Academiei R.S.R. Din acest loc urmați drumul de întoarcere. Drum bun!

LIVIU ȘERBAN



mOzaic



ală largă, oferă, prin pictura cu care este ornamentat, un argument plăcut, incitând conducătorii auto de a încetini viteza și de a rula prudent printre aleile locuințelor, de a realiza viraje cu viteze foarte reduse și de a efectua o mai atentă asigurare la intersecții. Rezultatul practic constatat este diminuarea zgomotului produs de autovehicule, oferind și posibilitatea ca vecinii să poată vorbi între ei, și, nu în ultimul rînd, înfrumusețarea peisajului urban.

◀ Intersecție înainte de amenajare.

Intersecție după amenajare. ▼



WOHN-STRASSEN MOBIL

Automobil Clubul din R.F.G. a inițiat un program de amenajare a unor intersecții prea zgomotoase din cartierele de locuințe ai căror locatari au cerut măsuri mai eficace pentru asigu-

rarea unui confort urban sporit

S-a imaginat un container cuprinzînd piese de mobilier urban desenat în forme atrăgătoare, care se amplasează la locul dorit: copaci în mărime naturală asamblați din moduli, covor-mochetă imitînd iarba, din cauciuc reciclat, benzi lipite de carosabil pentru îmbunătățirea dirijării circulației, bănci, mese de joc pentru copii. Containerul, montat într-un loc cu perspectivă vizu-

critici s-au găsit deîndată: nu mai avem suficiente locuri de parcare, iar copiii invadează efectiv carosabilul! Demarările și frînările, impuse foarte des, nu diminuează suficient zgomotele; în plus, pe vreme de iarnă, echipamentul nu mai oferă aceeași eficiență!

Pentru început, experiența „Wohnstraßen Mobil”, organizată de ADAC, are totuși succes.

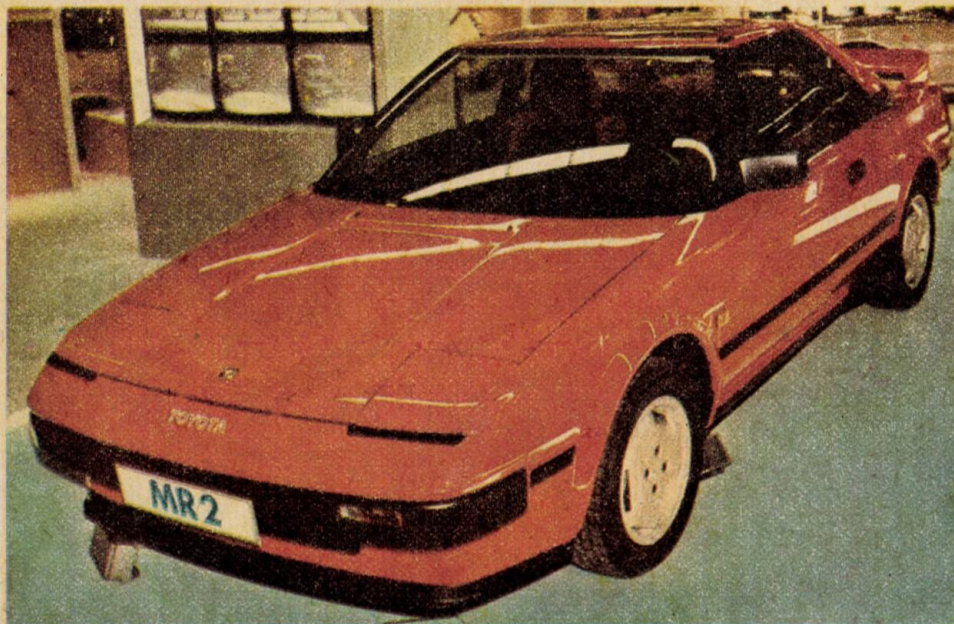


DAIHATSU CHARADE 926 R

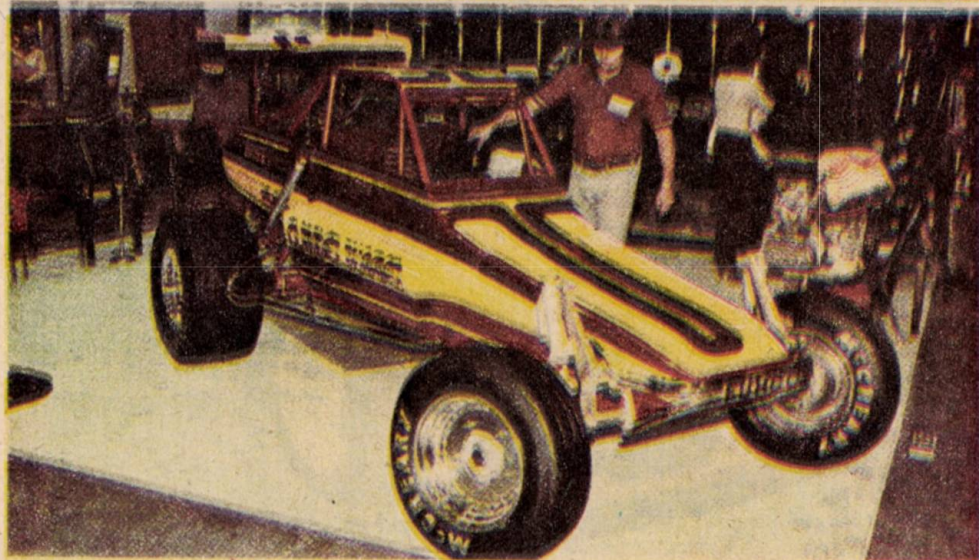
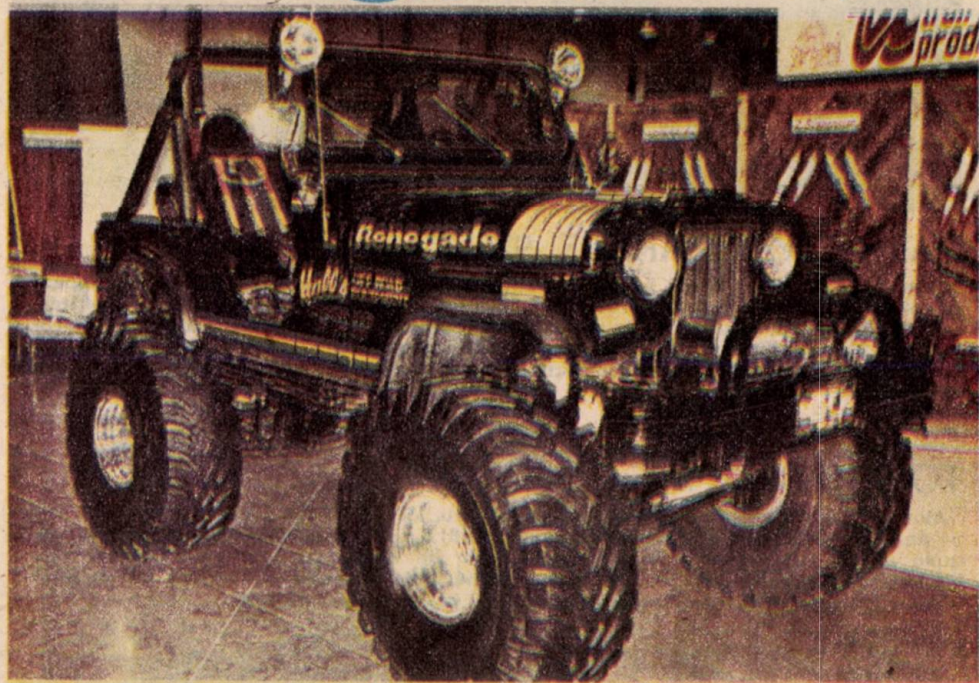
Prototipul 926 R al firmei japoneze Daihatsu pare mai degrabă un pendant japonez al modelului francez Renault 5 Turbo. Modelul a fost creat în colaborare cu carosierul italian De Tomaso, având, totuși, destule asemănări cu modelul „Charade” de mai înainte. Motorul este plasat în fața punții spate, are trei cilindri, cu o cilindree de 926 cmc, care dezvoltă 120 CP. Doi arbori cu came în cap, patru supape pe cilindru, injecție electronică și turbo-compresor.

TOYOTA MR 2

Motor 4 cilindri în linie, patru supape pe cilindru, 1587 cmc, 124 CP la 6600 rot/min. injecție de benzină Bosch K-Jetronic, alezaj x cursă 81,0 x 77,0 mm, raport de compresie 10:1, cuplu maxim 14,2 kgfm la 5000 rot/min, cutie de viteze cu 5 trepte. Viteză maximă 200 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 8,1 secunde. Dimensiuni: lungime 3,92 m, lățime 1,66 m, înălțime 1,25 m, ampatament 2,32 m, ecartament 1,44/1,44.

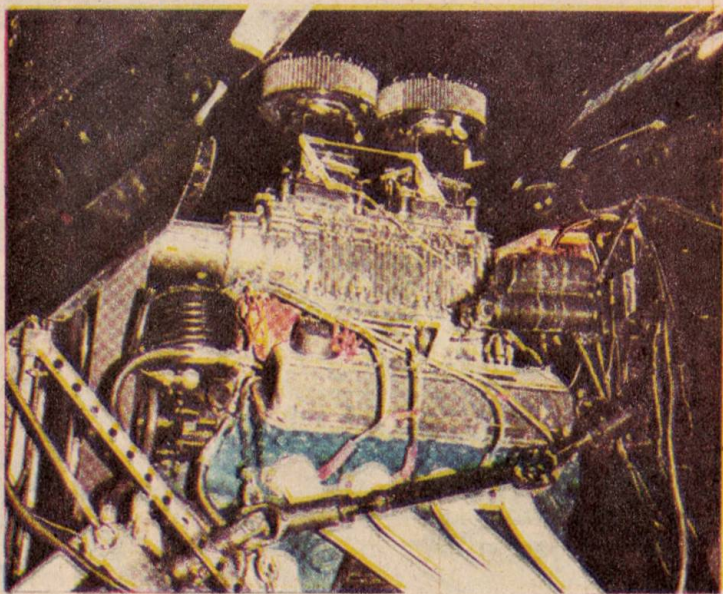


UN SALON... CROMAT



La Las Vegas, un oraș prin excelență al reclamelor luminoase, s-a ținut cel mai mare salon al autoturismelor de teren și, în special al accesoriilor destinate acestora. Alături de marile cazinouri (Stardust, Caesar's, Flamingo etc.), lângă barurile grandioase (Folies Bergère, Lido, Penthouse, Moulin Rouge), unde cîntă celebriți (Frank Sinatra, Tom Jones, Sylvie Vartan) salonul a ținut să fie la înălțime prin strălucirea cromului și a superunicatelor prezentate. Ceea ce mărește particularitatea acestei manifestări este faptul că ea se adresează exclusiv profesioniștilor, competenți într-un domeniu care a făcut înfloritoare o industrie de vîrf — echipamentul privind mașinile tot-teren pentru concursuri.

„Sema Shaw” — cum este denumirea salonului — a beneficiat de o organizare „la americană”, într-un palat al expozițiilor, ultramodern și grandios, în care cîteva sute de constructori au expus cea mai fabuloasă „faună” de autoturisme tot-teren. Salonul a reprezentat, însă, unica oca-



Big Foot 2, 400 CP

zie și singurul mijloc de a facilita contactul tuturor specialiștilor răspinși pe toate continentele și, în special al celor americani. A fost reliefată ca fiind ieșită din comun,

organizarea salonului.

În imagini: un magnific Jeep, cromat ca pentru o paradă și un exemplar al marilor pasiuni a americanilor — buggy de curse.



RENAULT 5 GTD

Un elegant model avînd motor diesel cu 4 cilindri în linie, montat transversal pe puntea față și înclinat la 12°. 1595 cmc, 55 CP (DIN) la 4800 rot/min, alezaj x cursă 78 x 83,5 mm., cuplu maxim 10,4 kgfm la 2250 rot/min, raport de compresie 22,5:1, pompă de injecție rotativă, Bosch VE sau Rotodiesel DPC, pompă de transfer integrată în pompa de injecție, bujii cu preîncălzire rapidă, comandate de un dispozitiv electronic. Frîne disc față, tamburi pe spate, dublu circuit în diagonală, comandă hidraulică și dispozitiv de asistare cu depresiune, dublu corector care supraveghează sarcina pe roțile din spate. Dimensiuni: lungime 3,65 m, lățime 1,58 m, înălțime 1,39 m, ampatament 2,46, ecartament 1,32/1,29 m. Viteză maximă 145 km/h, accelerație 1000 metri cu plecare de pe loc în 38 secunde. Consum economic 4,7 l/100 km.



BRATISLAVA

turistica

Bratislava este orașul care oferă turistului foarte multe lucruri de văzut. Nu este prea mare și nici nu are străzi întortocheate, Dunărea reprezentând un excelent reper pentru vizitarea centrului orașului și a noilor cartiere construite în anii socialismului.

În general, turiștii români poposesc pentru o zi sau două la Bratislava, mai ales la întoarcerea spre casă dintr-un voiaj mai lung. Dar indiferent de programele turistice ale călătoriei, turiștii români au o afecțiune deosebită față de tezaurul turistic al capitalei Slovaciei.

...După cum se cunoaște din trecutul istoric, Bratislava a avut un rol important în formarea statului maghiar feudal timpuriu. Regele ungarilor, Andrei al III-lea, a ridicat Bratislava, în anul 1291, la rangul de oraș regal, iar în secolul al XV-lea, urbea a obținut toate drepturile de oraș regal liber. De asemenea, pe timpul lui Matei Corvin s-a înfiin-

țat (în anul 1467) la Bratislava prima universitate din Ungaria. Fiind capitala Ungariei timp de trei secole, Bratislava a fost, pînă în 1848, și reședința dietei maghiare.

Abia la începutul secolului al XIX-lea, Bratislava devine centrul vieții naționale, politice și culturale a Slovaciei, iar după primul război mondial și capitala Slovaciei, în cadrul Republicii Socialiste Cehoslovace. O puternică dezvoltare a orașului s-a înregistrat, însă, după eliberarea din aprilie 1945, odată cu trecerea la construirea socialismului pe pămîntul R.S. Cehoslovace.

În metropola slovacă de pe Dunăre, turistul întâlnește un oraș în care modernul se armonizează într-un mod original cu vechile stiluri arhitectonice (gotic, baroc și al Renașterii). Și acest lucru poate fi văzut nu numai în centrul orașului, ci și în unele cartiere de pe malurile Dunării. Infuzia tinereții, a noului se face cu multă grijă față de valorile



trecutului, iar valențele tinereții orașului sînt asigurate de construcția socialistă.

Aproape că nu există excursie dedicată vizitării orașului Bratislava în care turiștii să nu fie duși, de către organizatori, la Hradul Bratislavei și la monumentul de pe colina Slavin, două edificii strîns legate de istoria poporului slovac. Hradul se contopește cu începuturile istoriei Bratislavei. Documentele atestă Cetatea din anul 907, iar monumentul Slavin glorifică lupta ostașilor sovietici ce s-au jertfit pentru eliberarea Slovaciei în timpul celui de-al doilea război mondial. Apoi, locurile unde sînt amplasate cele două monumente oferă turiștilor priveliști care încîntă prin frumusețea lor. De la Hradul din Bratislava, de exemplu, turistul are în fața ochilor săi cea mai frumoasă panoramă a orașului și asupra cursului Dunării, de la localitatea austriacă Hainburg, pînă dincolo de uriașul cot de la începutul insulei Zitnyostrov. De asemenea, de la această altitudine, podul „Insurecția națională slovacă” arcuit peste Dunăre – o realizare fără precedent a constructorilor slovaci – ne apare în toată splendoarea sa, ca o fantastică creație a omului.

De asemenea, de la monumentul ridicat pe colina Slavin, turistul are în fața sa cea mai frumoasă perspectivă asupra pantelor sudice ale Carpaților Mici și a părții de vest a orașului. Se văd foarte bine blocurile turn de pe strada Februárového Vt'azstva, precum și blocurile turn ale noului cartier „Na Strkovici”. De pe colina Slavin ni se înfa-

1. Podul „Insurecția națională slovacă” și secvențe din restaurantul situat în virful pilonului podului.

2. Monumentul Slavin.

țișează, totodată, o splendidă panoramă a Bratislavei, evidențiindu-se, printre altele, noua clădire a radiodifuziunii slovace, în formă de piramidă, așezată cu virful în jos!, hotelul Kiev, magazinul universal Prior, Parcul de cultură și odihnă al orașului, Turnul domului Sf. Martin etc. etc.

Podul „Insurecția națională slovacă” de peste Dunăre, cu un singur pilon, înalt de 90 m, reprezintă o construcție ultramodernă, un colos de metal și beton susținut de cabluri de oțel. Privit de la înălțimea Hradului, noul pod peste Dunăre ne apare ca o metaforă a legăturii organice dintre trecutul istoric al Bratislavei, prezentul și viitorul său socialist, ca o poartă care asigură legătura Bratislavei cu lumea exterioară. La etajul inferior al podului sînt amenajate trotuare pentru pietoni, iar la cel superior circulă automobilele pe două benzi pentru fiecare sens de mers.

Un amănunt nu lipsit de atracție pentru turiști: în virful pilonului de susținere a podului funcționează un elegant restaurant, amenajat după cele mai moderne principii ale unei bune serviri (ca înfățișare și confort el se aseamănă cu restaurantul din Turnul Televiziunii din Berlin). Accesul la restaurant este asigurat printr-un lift, care funcționează prin interiorul pilonului. Panorama orașului, întregită de această dată și de colina pe care sînt construite cele două monumente (Cetatea și Monumentul ostașilor sovietici), ne apare ca un tablou cu o deosebită strălucire. Tot de la înălțimea pilonului de susținere a podului ni se înfățișează și un alt nou cartier al Bratislavei, Petržalka, construit pe malul drept al Dunării. Este unul din cele mai noi cartiere ale orașului, ridicat în jurul marelui combinat petrochimic Slovnaft. În final, Petržalka va avea 150.000 locuitori, iar pentru a vă face o imagine asupra a ceea ce înseamnă acest lucru, vă informăm că, în prezent, Bratislava numără circa 400.000 locuitori.

Bratislava este un puternic centru cultural al Slovaciei. Turiștii au posibilitatea să viziteze interesante monumente culturale, muzee și galerii de artă, săli de concert și teatre: Muzeul național slovac, construit în 1925; Teatrul național slovac, datînd din anul 1886; Statuia celui mai mare poet slovac, Pavel Orszagh Hviezdoslav, aflată în mijlocul pieței populare. În centrul orașului se găsește, de asemenea, Primăria veche cu turn (pe pereții exteriori este montată o placă comemorativă a eliberării Bratislavei: „4 aprilie 1945”. Părțile vechi ale clădirii sînt în stil gotic și datează din sec. al XV-lea, iar în sălile acesteia au fost amenajate Muzeul și Arhivele orașului Bratislava. Primacialny palace, din apropiere de primărie, (construit în anii 1778-1781, în stil baroc clasic) face parte dintre cele mai frumoase palate din Bratislava și adăpostește galeria orașului cu opere picturale din trecu-





3. Vedere de ansamblu asupra Bratislavei.
 4. Clădirea radiodifuziunii, în formă de piramidă.
 5. O imagine din partea veche a orașului.
 6. Hotelul „Kiev” și o parte din supermarketul Prior.

tul și prezentul orașului. În acest palat s-a semnat, în anul 1805, așa numita pace de la Bratislava dintre Napoleon și împăratul Francisc.

Cel mai valoros monument arhitectonic din Bratislava este Domul Sf. Martin, construit în stil gotic între sec. al XIV-lea și al XV-lea, pe locul unei biserici parohiale. Turnul domului are o înălțime de 85 metri și mult timp a făcut parte din sistemul de fortificații ale orașului. În interiorul domului se afla o interesantă ornamentație sculpturală, între care și grupul statuar format din Sf. Martin pe cal. Domul a fost și locul de încoronare a regilor maghiari.

Bratislava nu este, însă, numai un oraș milenar, ci și un oraș deschis viitorului, marilor înnoiri determinate de dezvoltarea accelerată a metropolei în anii construcției socialiste. Rețeaua de hoteluri - Bratislava, Kiev, Carlton, Palace, Tatra, Dukla, Solvnaft, Devin - ca să amintim pe cele mai importante, ca și numeroasele restaurante, înscriu Bratislava printre orașele cu o puternică rețea turistică. Credem că predispoziția turistică a orașului reprezintă, de fapt, magnetul metropolei slovacă care atrage, anual, sute de mii de turiști ce vizitează Bratislava.

Vasile DOCHIA



MOTO



CAVALERII

Cavalerii străbat veacurile, „fără teamă și fără reproș”. Ei nu au dispărut nici în epoca motorizării, așa cum nu va dispărea niciodată spiritul omului de onoare. Cavalerii de azi nu mai au cămăși de zale, coifuri de oțel, sau pălării cu panaș. Poartă însă cu aceeași mândrie costume de piele, cizme înalte, căști integrale... Și caii lor sînt alții, năvășii „cai putere”, cu numele BMW, Honda, Harley, Mobra...

Legendarul Roland, nobilul Ivanhoe, rătăcitorul hidalgo Don Quijote, mușchetarul D'Artagnan sau cavalerul Pardallan, dacă ar fi trăit în zilele noastre, ar fi avut, probabil, motociclete... I-ar fi chemat, poate, Giacomo Agostini, Kenny Roberts, Johnny Cecotto, Steve Baker, Eddie Lawson — campioni ai turnirurilor de azi — cavaleri oricînd gata să cucească zărilor, călări pe armăsarii lor năzdrăvani cu stea în frunte.



PARADA CAVALERIEI

Pe plan mondial, motociclismul înregistrează astăzi un puternic „boom”, reprezentînd un adevărat fenomen. 60 de fabricanți din întreaga lume fac să „curgă” constant de pe benzile lor de montaj o adevărată cascadă de motociclete. Li se adaugă alte 50 de firme axate exclusiv pe producția sportivă și specială. Numărul acestor „armăsari năzdrăvani” este de ordinul milioaneilor. Numai cu motocicletele produse într-un singur an de uzinele Honda s-ar putea face un șir lung de 5000 (cinci mii) de kilometri! Firmele de prestigiu își diversifică ascendent producția, realizînd în permanență noi ti-

puri de motociclete. În prezent, pe piața europeană, BMW oferă 13 modele, Kawasaki 21, Suzuki 23, Yamaha 32, Honda deținînd recordul cu 40 de modele. Și lista ar putea continua cu Harley-Davidson, Moto Guzzi, Laverda, Ducati, Benelli... și multe, multe altele... Un adevărat torent de frumusețe și inteligență tehnică. O întreagă lume — tineri mistuiți de dorul „cailor-putere” și veterani pe care nimeni și nimic nu îi poate despărți de pasiunea lor de o viață, motocicleta — se perindă continuu pe șosele. O lume cu suflet romantic, într-o minunată „paradă a cavaleriei”.

